

INDAGINE SULLE PROSPETTIVE EVOLUTIVE DEI SETTORI PRODUTTIVI E ANALISI DEI FABBISOGNI DI INNOVAZIONE E FORMAZIONE NEL SETTORE “ECONOMIA DEL MARE”

REPORT FINALE

POLO IFTS FORMARE



RENATO PASSARO E ANTONIO THOMAS

Dipartimento per le Tecnologie, Università degli Studi di Napoli “Parthenope”

GIUSEPPE NARDI

Dipartimento di Scienze della Terra, Università degli Studi di Napoli “Federico II”

FRANCESCO PAOLO BUONOCUNTO

Istituto per l'Ambiente Marino Costiero sede di Napoli, Consiglio Nazionale delle Ricerche

LAURA CASTELLANO, ANTONELLA CAMMAROSANO, MARIA SANITA'

Cesvitec, Azienda Speciale della Camera di Commercio di Napoli

Il PoloFormare ha prodotto questo Rapporto mirato ad approfondire la conoscenza del comparto "Economia del Mare" nella regione Campania al fine di analizzare i fabbisogni di innovazione e formazione dei relativi settori produttivi alla luce delle loro previste evoluzioni nonché delle relative prospettive occupazionali. Lo scopo è individuare i corsi IFTS più consoni alle esigenze delle aziende del comparto.

L'azione è stata condotta da un team formato da: prof. Renato Passaro, prof. Antonio Thomas, prof. Giuseppe Nardi, dott. Francesco Paolo Buonocunto, dott.ssa Laura Castellano, dott.ssa Antonella Cammarosano, dott.ssa Maria Sanità.

INDICE

1 – INTRODUZIONE	pag.3
2 – L'ECONOMIA DEL MARE: ANALISI DI SCENARIO, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DEL SETTORE	
2.1 Il contesto nazionale	pag.7
2.2 Il contesto regionale	pag.16
3 - ANALISI DEI FABBISOGNI DI FIGURE PROFESSIONALI E DI COMPETENZE	
3.1 Nota metodologica	pag.47
3.2 Analisi documentale: i risultati	pag. 56
3.3 Il ruolo della ricerca nel Sistema Mare	pag. 119
3.4 Analisi sul campo: i risultati	pag. 124
3.5 Le competenze emergenti	pag. 171
4 – LE PROSPETTIVE OCCUPAZIONALI NELL'ECONOMIA DEL MARE	
4.1 Il quadro di riferimento occupazionale	pag. 175
4.2 I profili professionali emergenti nell'Economia del Mare	pag. 183
4.3 Ipotesi di curvatura delle figure professionali	pag. 197
4.4 Prospettive occupazionali	pag. 200
5 – CONCLUSIONI	pag. 208
BIBLIOGRAFIA	pag. 219
APPENDICE: Le principali Associazioni di categoria rientranti nell'Economia del Mare	pag. 227
SINTESI DEL RAPPORTO	pag. 239

1. INTRODUZIONE

Il presente elaborato analizza, con riferimento alla regione Campania, il tema della formazione e riqualificazione delle diverse professionalità dell'*Economia del mare* in senso lato. Comparto non di rado definito col termine di “cluster marittimo” in virtù delle strette interconnessioni ed interdipendenze orizzontali e verticali esistenti tra le molteplici categorie di operatori che ne fanno parte e tra questi e gli altri settori dell'economia che poggiano parte della propria competitività proprio sull'efficacia ed efficienza del cluster marittimo.

Si tratta di un aggregato caratterizzato dalla presenza di attività economiche rientranti trasversalmente in tutti i settori dell'economia – primario, secondario, terziario e quaternario – che, tuttavia, solo agendo in un'ottica di sistema integrato riesce ad assolvere il suo ruolo strategico: supportare la crescente domanda di movimentazioni di merci e persone. In effetti, in un contesto sempre più fortemente globalizzato, una delle chiavi sottesa alle ragioni della competitività delle aziende manifatturiere, come anche dei servizi e dell'intero sistema economico nazionale, poggia sulle modalità di organizzazione logistica che, a loro volta, sono marcatamente incentrate sull'economia del mare e sulla validità delle sinergie che si stabiliscono tra i suoi molteplici operatori.

Considerando che il 95% delle merci e persone trasportate annualmente a livello globale transita via mare, i livelli competitivi assicurati dall'offerta domestica nella movimentazione di tali flussi si riverberano, chiaramente, sotto forma di minori costi aziendali anche nelle scelte degli operatori degli altri settori che sempre più, in adesione alle scelte di subappalto e *outsourcing*, ricorrono all'estero sia per l'acquisizione degli input produttivi, sia per il collocamento dell'output finale. Non di meno, l'economia del mare nella sua interezza risponde ad una serie di aspettative legate non solo alle esigenze di trasporto ma anche al consumo finale di prodotti ittici (pesca e piscicoltura) e di *entertainment*; laddove quest'ultimo comprende sia la domanda di natanti da diporto con la relativa manutenzione (nautica) sia i flussi turistici. *Last but not least*, l'economia del mare include operatori economici che possono avvantaggiarsi della loro localizzazione geografica per offrire una serie di servizi apprezzati e con valenza nazionale ed internazionale (costruttori e riparatori navali), così come essere del tutto svincolati dalla contiguità con una struttura portuale e finanche dalla stessa vicinanza al mare (armatori, spedizionieri, corrieri).

Per questi motivi, a giudicare anche dalle consistenze quantitative, il *cluster* marittimo rappresenta uno dei principali comparti a sostegno dell'economia regionale ed italiana e svolge un ruolo importante per il rilancio della relativa competitività; sia sotto il profilo infrastrutturale ed ambientale, sia sotto il profilo commerciale e del lavoro. Esso, vale a dire, svolge un ruolo significativo sia per il contributo al prodotto interno lordo sia per le consistenze occupazionali; odierne e prospettiche.

L'attualità e l'importanza di tale argomento si lega al fatto che in un mercato globalizzato e fortemente competitivo si palesa come irreversibile, anche in questo settore, la contrazione del personale meno specializzato, mentre presenta interessanti opportunità per il personale qualificato con la possibilità di aumentare la quota italiana degli addetti nei settori fondamentali dell'economia marittima: la cantieristica, l'armamento e la portualità. Quello sulle prospettive occupazionali, cioè, è un ragionamento che va comunque ricondotto all'angolo di visuale precipuamente analizzato; nello specifico quello di una Regione con una datata tradizione marinara praticamente in tutte le categorie dell'economia del mare ma che appartiene al novero delle aree mondiali più sviluppate e come tale dove certe tipologie di attività tendono storicamente a perdere di competitività sotto la spinta di aziende di paesi dell'Est-Asia avvantaggiati da differenziali nei costi produttivi.

Dal versante opposto, chiaramente, le aziende regionali e nazionali in generale possono beneficiare di una serie di economie esterne per quanto concerne i livelli di diffusione del *know-how* e di specializzazione che, tuttavia, riescono a trovare apprezzamento e ragione d'essere solo quando viaggiano di pari passo con gli adeguamenti tecnico-tecnologici-organizzativi che ci si aspetta da un paese ad alto tasso di sviluppo. Potenzialità legata, appunto, alla disponibilità di un adeguato bagaglio di risorse e competenze.

È di questi giorni la notizia della reiterata crisi dello storico stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia, dove ben 250 anni di tradizione non riescono a reggere la competizione internazionale su certi tipi di armamenti che si basano su lavorazioni in serie e non sul contenuto qualitativo dell'output; incluso la perfetta adesione, se non anticipazione, alle richieste dei committenti. Così, mentre oltre 600 addetti più circa 1.000 di indotto si trovano alle prese con lo spettro della disoccupazione per mancanza di commesse, altri cantieri nazionali devono rifiutare grossi appalti per la costruzione di raffinate navi da crociera per la saturazione degli scali; non potendo subappaltare allo stabilimento campano per mancanza di un adeguato livello di competenze nonché di dotazioni tecniche (incluso il bacino di carenaggio).

Che le professioni e professionalità si evolvono costantemente, negli ultimi tempi anche molto velocemente, è una questione ampiamente provata anche dal “grido d'allarme” lanciato a partire dalla metà degli anni '90, allorché la questione delle professioni del mare è tornata al centro dell'agenda politica comunitaria dopo che tra l'inizio degli anni '80 e la prima metà degli anni '90 il numero totale dei cittadini dell'Unione Europea occupati a bordo di imbarcazioni di Paesi membri era calato di circa il 40%, mentre il numero dei cittadini di Paesi terzi a bordo era aumentato di circa il 20%. Non solo la gente di mare diminuiva, ma addirittura la figura del marittimo dell'Unione europea, poteva essere considerata “una specie a rischio di estinzione”, come dimostra la crescita del personale di bordo di origine orientale.

Un'ennesima constatazione legata, in un'ottica di democrazia industriale e divisione del lavoro su scala internazionale, ai minori costi di produzione ricercati su scala internazionale dagli armatori, laddove ai lavoratori non europei è possibile accordare remunerazioni sensibilmente inferiori rispetto a quelli europei. D'altronde gli armatori nazionali hanno rimarcato più volte l'assenza di precipue figure professionali alla luce della riduzione dell'offerta formativa di base, nonché della stessa indisponibilità alla dura condizione della vita da imbarcato da parte di un numero crescente di italiani.

Questa stessa indisponibilità la si ritrova anche nello svolgimento di determinate professioni confinate in alvei sempre più ristretti; dal retista al maestro d'ascia. Professioni che, viceversa, potrebbero costituire un importante serbatoio occupazionale per una regione da sempre affamata di occupazione.

Dal versante opposto va ribadito che l'economia del mare è anche generatrice di nuove e qualificate figure professionali derivanti da una costante valorizzazione ed aggiornamento delle risorse umane. Dal citato versante meramente logistico, ad esempio, sono emerse figure come il *Multimodal Transport Operator*, il *Combined Transport Operator*, il *third party logistic* ed il *fourth party logistic* abilitate a disegnare e gestire le moderne geometrie del trasporto internazionale, nell'ambito delle quali i parametri di riferimento sono la riduzione costante dei costi di effettuazione del servizio e delle prestazioni ad esso associate, l'offerta di soluzioni omnicomprensive “chiavi in mano” ai clienti per affrancarli da tutti gli oneri connessi all'approvvigionamento degli input come al collocamento degli output, la sostenibilità ambientale legata alla sempre più pressante esigenza di garantire uno sviluppo sostenibile che riduca gli impatti nocivi sull'ecosistema all'interno di un sistema multimodali di trasporto.

Va, altresì, considerato che la responsabilità che il personale di bordo si assume va ben oltre il valore del mezzo (la nave) e dell'estrema variabilità del carico (dai container ai prodotti energetici o rinfuse), ma investe gli enormi impatti che un eventuale errore di conduzione rischia di provocare sull'ecosistema. La crescita delle competenze riguarda, dunque, sia i marittimi, che hanno la responsabilità di muovere complessi mezzi di trasporto, su cui viaggiano merci pregiate ed a volte, pericolose, sia gli ingegneri e i progettisti, che si occupano dello sviluppo di soluzioni tecnologiche in grado di migliorare efficacia, efficienza e sicurezza delle navi.

La determinazione, la dinamicità imprenditoriale e la flessibilità, con cui le componenti dell'economia marittima negli anni '90 sono riuscite a superare le difficoltà connesse alla rapida mutazione del mercato, hanno consentito di raggiungere traguardi che hanno scandito lo sviluppo dei diversi segmenti dell'economia marittima e di cui, qui di seguito, si riportano i tratti salienti:

- *Trasporti marittimi*: introduzione e progressiva estensione della normativa relativa al registro internazionale italiano, ampliamento e ringiovanimento della flotta, oggi ai primi posti nel mondo in alcuni segmenti di traffico attraverso investimenti massicci in nuove costruzioni.
- *Porti e attività portuali*: apertura al mercato con l'introduzione di criteri industriali di organizzazione del lavoro, riforma delle Autorità portuali, sviluppo dell'autonomia, con conseguente incremento di traffici.
- *Cantieristica*: conseguimento nel segmento mercantile, dopo la ristrutturazione dei processi produttivi dei grandi cantieri, della leadership mondiale nella tipologia delle navi da crociera, mentre i cantieri di piccola e media dimensione, dopo un periodo di flessione, hanno oggi identificato le aree di mercato in cui specializzarsi; consolidamento, nel segmento del diporto, della crescita del settore dei megayacht, con l'acquisizione di una posizione dominante nel mercato mondiale.
- *Terziario marittimo*: la crescita dell'armamento, la ristrutturazione dei porti e della cantieristica hanno provocato lo sviluppo di servizi sempre più avanzati; tra questi spiccano per la loro diffusione in tutto il territorio nazionale gli agenti marittimi e i mediatori marittimi (*brokers*) che, soprattutto nei porti maggiori, svolgono il ruolo di "operatori logistici a 360°", ma anche gli istituti di classificazione che oggi, come nel caso del RINA, possono essere considerati esempi di successo di ristrutturazione, gli assicuratori marittimi, nonché una serie di categorie (spedizionieri, provveditori di bordo...) e di figure professionali caratterizzate da un'elevata specializzazione.
- *Pesca*: sempre più attività imprenditoriale piuttosto che artigianale e di taglio familiare con crescenti connessioni con lo sviluppo dell'acquacoltura e delle attività di conservazione e di trasformazione del pescato.

Risulta del tutto evidente, anche dai sintetici elementi sopra illustrati, che l'economia marittima è investita da una serie di dinamiche che la costringeranno sempre più ad una radicale rivisitazione e modificazione dei propri modelli di business e di produzione, confrontandosi in modo innovativo con un mercato libero. Nonostante, in Italia, il problema delle risorse umane rimane ancora aperto ed indefinito.

Alla luce di queste sintetiche premesse, intendendo colmare dei gap conoscitivi relativi ai fabbisogni di competenze e professioni con riferimento alla precipua realtà regionale, il lavoro si articola come segue. Nel capitolo 2 si propone una rappresentazione del *framework* di riferimento per inquadrare l'economia del mare nelle sue componenti e nei relativi, a volte discordanti, trend dei singoli settori che la compongono. A completamento di tale fine è stata anche predisposta, in chiusura al rapporto, una appendice riportante la vasta galassia delle associazioni imprenditoriali che operano nell'ambito dell'Economia del Mare e nel più generale sistema Logistico e dei Trasporti.

Nel capitolo 3 è effettuata un'analisi dei fabbisogni di figure professionali e di competenze attraverso sia l'analisi documentale relativa ad indagini e studi settoriali pregressi, sia un'analisi sul campo effettuata attraverso la somministrazione di un questionario ad un campione “trasversale” di imprenditori del comparto. Nel capitolo 4 si elaborano i risultati emersi dalle suddette indagini attraverso il metodo del *Quality function deployment* (QFD), letti alla luce della “visione d'insieme” di un gruppo testimoni privilegiati, raccordandoli alla proposizione di due figure professionali compatibili con i percorsi di *Istruzione e la Formazione Tecnica Superiore* ed alle prospettive occupazionali nell'economia del mare. Seguono alcune considerazioni conclusive (capitolo 5) che, quindi, in sostanza sintetizzano i riscontri di quattro fonti conoscitive: analisi documentale, indagine sul campo tramite valutazione qualitativa dei riscontri dei questionari e tramite analisi QFD, testimoni privilegiati.

2 – L'ECONOMIA DEL MARE: ANALISI DI SCENARIO, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DEL SETTORE

2.1 Il contesto nazionale

Stabilire la posizione dell'economia del mare a livello nazionale è un'operazione tutt'altro che semplice, in quanto la formulazione di ipotesi e valutazioni in grado di esprimere la ricchezza e la complessità dei settori che la compongono rischia di essere ingiustamente riduttiva o ingiustificatamente amplificata. Come si spiegherà dettagliatamente a breve, infatti, l'economia del mare racchiude settori molto differenti tra loro, come il Trasporto marittimo, i servizi ausiliari (dai *terminal operator*, agli agenti marittimi ecc.), la grande cantieristica, la nautica da diporto, le attività della pesca... legati dal possesso di una radice comune legata alla cultura ed alla tradizione del mare e che tutt'oggi continuano ad avere tre sostanziali elementi di riferimento unitari:

- a) il mare quale ambiente di lavoro,
- b) la nave quale vettore intorno al quale ruota l'attività produttiva,
- c) il porto, inteso nella sua accezione più ampia di riferimento terrestre e cittadino per lo sviluppo delle necessarie interconnessioni con il territorio ed il sociale.

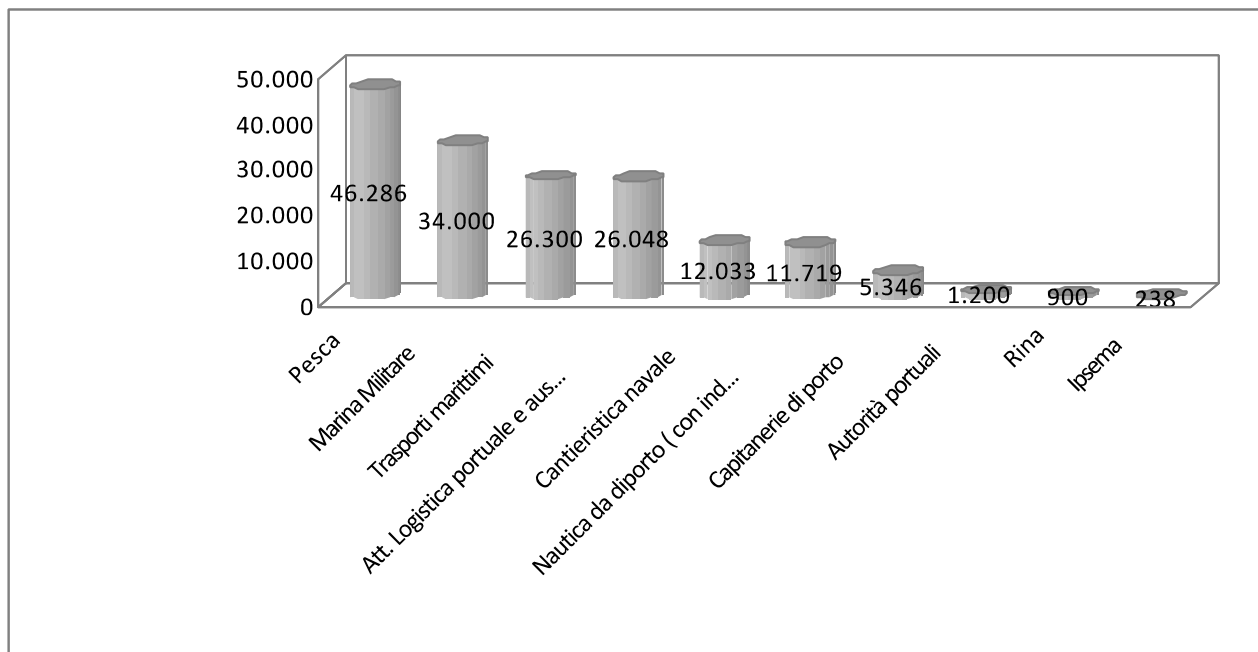
L'apporto del comparto marittimo all'economia italiana nel suo complesso è ad ogni modo, sicuramente rilevante. Per comprenderne la dimensione è utile ricordare che il contributo del comparto in questione al Pil nazionale è quasi doppio rispetto a quello della produzione di mezzi di trasporto ed è di poco inferiore a quello dell'intera agricoltura se considerato comprensivo del valore delle attività indotte dal turismo nautico. L'importanza del sistema marittimo non si limita al volume d'affari generato, ma si riflette anche sul versante occupazionale.

Secondo le stime dell'Istat riportate in dettaglio nel par. 2.2, infatti, l'industria marittima impiega complessivamente una forza lavoro di 394.950 unità, che rappresentano l'1,6% degli occupati. In particolare circa 164.000 unità sono direttamente impiegate nelle attività dell'economia del mare, mentre le restanti sono collocate in attività situate a monte o a valle del comparto. Il segmento con il maggior numero di occupati diretti è la pesca (46.000 unità) subito seguito dalla Marina Militare (34.000). Completano il quadro i trasporti marittimi (26.300) e le attività di logistica/movimentazione portuale (26.038) occupano quote più contenute di addetti ed infine cantieristica navale (12.033) e nautica da diporto (11.719).

A titolo comparativo, si consideri che l'intero settore agricolo impiega 1,9 milioni di unità di lavoro (l'8,5% del totale delle unità di lavoro del Paese), mentre l'industria delle costruzioni circa 1,6 milioni (il 7,2% del totale). Tale comparazione segnala la potenziale capacità del comparto di favorire lo sviluppo del Paese, sia in termini economici che occupazionali, confortando l'ipotesi secondo la quale l'economia del mare è uno degli assi portanti del Sistema-Italia.

Questa ipotesi, desumibile anche dai dati statistici riportati successivamente è più agevolmente comprensibile allorché si considera anche l'effetto dell'indotto. Al riguardo è sufficiente ricordare che il 75% del valore di una nave da crociera (mediamente 100-600 milioni di €), è rappresentato da appalti (mano d'opera e materiali) provenienti da imprese sub-fornitrici, così come l'indotto della nautica è di 7 addetti per ogni occupato diretto. Allo stesso modo, praticamente tutte le attività di servizio al trasporto marittimo hanno un forte impatto sull'economia delle realtà locali collegate ai sistemi portuali in termini di sviluppo delle reti di trasporto e di aumento dei flussi commerciali.

Fig. 1 – Occupati diretti nei diversi comparti dell’economia marittima italiana.



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Ucina, Ipsema, Rina, Assopiarti.

Attorno alla cultura, alla tradizione - che in alcuni casi sembra quasi sconfinare nella passione - ed alla condivisione di un ambiente di lavoro vasto e allo stesso tempo aspro e pieno di insidie, si è man mano consolidata un'alleanza tra i vari soggetti che animano il mare che ha favorito la coesione di un comparto apparentemente disaggregato. È sorprendente notare come le diverse realtà imprenditoriali legate al mare, seppur nel quadro di una sostanziale disomogeneità di dimensioni di fatturato e di mercati di riferimento, conservino tratti propri che rendono il comparto nel suo insieme tipico ed originale nel contesto dell'economia italiana.

Proprio per evidenziare la rilevanza di questa componente della vita nazionale, le principali associazioni di industrie "del mare" nel maggio del 1994 hanno dato vita alla *Federazione del Mare*. Si tratta di una federazione che raccoglie tutte le diverse componenti dell'economia del mare: armatori (Confitarma e Fedarlinea), costruttori di navi (Assonave), cantieri e industrie nautiche (Ucina), operatori logistici (Assologistica), agenti e intermediari marittimi (Federagenti) e imprese di pesca (Federpesca) - fondata con lo scopo di affermare l'unitarietà dei valori, della cultura e degli interessi che accomuna le attività marittime.

Questa unione, affondando le sue radici nella tradizione marinara italiana, trova fondamento nell'attuale sfida proveniente dalle dinamiche fortemente competitive esistenti nei mercati internazionali, le quali richiedono soggetti forti ed in grado di stringere alleanze di carattere nazionale e transnazionale. La dinamicità delle società armatoriali, i risultati di porti come quello di Gioia Tauro, lo sviluppo di aree industriali fortemente legate al mare come Genova, La Spezia, Trieste, Ravenna, sporadicamente conquistano l'attenzione collettiva e, soprattutto, raramente vengono percepite come elementi attinenti ad un'unica realtà che trova nel mare non solo opportunità di lavoro e di guadagno, ma anche una via originale e spesso irrinunciabile per contribuire al progresso economico e sociale del Paese.

ha comportato di per sé l'affermazione di una solida tradizione marinara ed una simpatia naturale per il mare e la navigazione.

Sul *versante storico*, in Italia la tradizione sociale che trovava nel mare il centro delle proprie attività ha avuto la sua massima affermazione durante il periodo delle Repubbliche marinare, quando intere società civili investivano collettivamente sulla navigazione e sul settore dei trasporti marittimi. L'esperienza di tali Repubbliche rappresenta, contemporaneamente, sia il massimo splendore della tradizione marinara italiana, sia l'inizio del suo declino.

I motivi di tale declino possono essere sintetizzati essenzialmente in tre questioni principali: da una parte l'incapacità degli imprenditori di seguire la dinamicità del mercato e dei traffici marittimi, dall'altra il ritardo nell'innovazione tecnologica, componente essenziale per tenere passo all'evoluzione del mercato, infine l'inadeguatezza della struttura istituzionale e sociale rispetto ai cambiamenti politici e culturali richiesti. Alla luce di queste pur brevi considerazioni, l'avvio del declino della cultura marinara può essere fatto risalire all'incapacità dei sistemi istituzionali di quelle società fondate su economie marittime di andare oltre la pur gloriosa stagione comunale.

Dalle Repubbliche marinare in poi vi sono stati altri tentativi volti a ridare vigore al settore, i quali tuttavia, se hanno avuto il merito di far affluire investimenti importanti verso il settore marittimo, non hanno avuto la forza di rianimare una tradizione marinara. Uno di questi si verificò al termine del conflitto mondiale, allorché lo Stato italiano, con il sostegno della comunità internazionale, si fece carico degli investimenti necessari per ricreare le condizioni per lo sviluppo economico di un paese provato dall'esperienza bellica.

Tuttavia, in tale contesto, si preferì concentrare gli sforzi soprattutto nella costruzione di infrastrutture e nella direzione dell'aumento delle opportunità di lavoro diretto nel settore, piuttosto che nella sua riorganizzazione strategica, tanto che i traffici via mare, dal dopoguerra ad oggi, in particolare per quanto riguarda il cabotaggio, hanno perso significative quote di mercato in favore di un aumento esponenziale del trasporto su gomma. Nonostante queste responsabilità, è certamente errato ritenere che non vi siano altri elementi che hanno contribuito a determinare l'attuale configurazione.

Oltre ai fattori di carattere sociale e storico, infatti, si possono anche individuare comportamenti propri degli attori interni al settore che hanno influito sulle dinamiche evolutive dell'economia del mare, attraverso un'azione di freno all'innovazione del settore, non opponendosi alla crescita della presenza dello Stato e rimanendo legati ad una struttura di produzione dei servizi più di carattere artigianale che di tipo industriale; innanzitutto l'Amministrazione pubblica. È difficile esprimere una valutazione sul complesso dell'intervento pubblico nel settore marittimo, soprattutto se la si vuole scindere da quella più generale sull'azione esercitata nel complesso dell'economia; tuttavia è importante sottolineare come uno degli elementi principali sia stato soprattutto l'aver ritenuto che lo Stato fosse l'unico propulsore di sviluppo, l'unico soggetto in grado di raccogliere energie e risorse in grado di colmare le difficoltà imposte dalla crisi del dopoguerra e, in seguito, dalle crisi congiunturali di livello nazionale ed internazionale. Nel settore marittimo, in particolare, ciò ha dato luogo ad una stagnazione del mercato e della produzione industriale, in quanto non si è riusciti ad incentivare, stimolare e promuovere il trasporto via mare proprio perché lo Stato era insieme produttore e consumatore dei servizi marittimi.

Il settore privato, dove ha potuto emergere, è rimasto coinvolto in questa logica di mercato "autoreferenziale", concentrata sulla protezione del mercato nazionale secondo logiche di nicchia più di tipo artigianale che di natura industriale e conseguentemente poco attenta agli sviluppi del mercato internazionale, che nel settore della logistica portuale e dei trasporti marittimi negli ultimi venti anni ha subito una importante evoluzione. Eccedenza del pubblico e opzione "di nicchia"

dell'imprenditoria privata hanno dunque contribuito in misura sostanziale a determinare l'attuale scenario di sviluppo del settore marittimo nazionale, pur nelle sue molteplici sfaccettature. Anche se certamente molti altri soggetti (privati e pubblici) hanno apportato un altrettanto sostanziale contributo al ritardo del settore.

Come risultante di quest'articolato processo di marginalizzazione, il culmine del rallentamento del sistema marittimo è stato raggiunto a cavallo tra gli anni '70 e '80, periodo durante il quale tutte le principali branche dell'economia del mare attraversavano periodi di profonda crisi, sintetizzabili nei seguenti aspetti:

- *Porti*: eccesso di addetti, inefficienza di gestione, perdita di competitività;
- *Armamento*: società armatoriali sotto-capitalizzate, concentrazione della proprietà in poche famiglie, declino della flotta;
- *Cantieristica*: esubero di addetti nel settore, crisi degli ordinativi al livello nazionale, perdita di competitività;
- *Nautica da diporto*: carenza infrastrutturale, alti costi di gestione, contrazione della domanda nazionale;
- *Pesca*: diminuzione delle imprese, frammentazione della produzione, invecchiamento delle unità di produzione.

L'eccesso di presenza pubblica e la confluenza di fattori interni ed esterni, di natura strutturale e congiunturale, avevano determinato un'immobilizzazione del comparto marittimo, una situazione di torpore generale che rischiava di compromettere l'intero sistema dell'industria per e sul mare.

Dalla fine degli anni '80 si è, tuttavia, aperto un nuovo periodo particolarmente favorevole per il sistema marittimo italiano, che potrebbe costituire uno stimolo verso la ripresa della cultura marinara in Italia. Vari elementi concorrono a determinare tale contesto, tra cui si possono evidenziare per significatività:

- in primo luogo, *la crisi definitiva del modello dello Stato-imprenditore*, o dello Stato assistente delle imprese in difficoltà, e l'apertura del mondo industriale italiano alle regole del mercato e della libera concorrenza;
- in secondo luogo, *la crisi economica del Paese* che ha impedito l'ulteriore elargizione di contributi per il sostegno di organismi pubblici poco produttivi ed efficienti; in altri termini, la diminuzione dei fondi a disposizione, se per un verso costituisce un freno allo sviluppo del Paese, dall'altro, se ben interpretato, fornisce un impulso verso una maggiore efficienza e competitività;
- in terzo luogo, *il processo di integrazione dei mercati dei paesi membri dell'Unione europea*, che prevede l'abolizione della protezione dei mercati nazionali, e più in generale il processo di internazionalizzazione e globalizzazione dei mercati a livello planetario;
- in quarto luogo, la comprensione da parte del mondo industriale italiano di quanto il perfezionamento dell'*integrazione tra le modalità di trasporto riduca i costi di trasferimento delle merci* i quali, a loro volta, incidono in modo significativo sulla composizione del loro prezzo finale.

Questi ed altri fattori stanno gradualmente liberando il settore marittimo dai vincoli che gli impedivano di progredire al passo con gli altri comparti, dando l'avvio a riforme sostanziali, a

processi che hanno già determinato cambiamenti che fino a qualche anno fa sarebbero stati impensabili. Così, ad esempio, nel settore dei servizi portuali e della logistica, grazie alla conclusione della gestione pubblica delle principali operazioni di imbarco e di sbarco delle navi, si è assistito all'ingresso di grandi gruppi industriali nel settore, i quali hanno consentito l'affermazione di logiche di produzione e di gestione delle attività portuali di carattere industriale.

Nel settore dei trasporti marittimi, ancora, i principali gruppi armatoriali hanno ripreso ad investire sulla propria flotta, favorendo il rinnovamento e la specializzazione della flotta italiana.

Nel settore della cantieristica, infine, si sta procedendo ad un radicale processo di trasformazione che comporta una forte riduzione delle risorse impiegate, un aumento della capacità produttiva ed il contenimento dei tempi di costruzione, grazie anche ad un forte coinvolgimento dei fornitori nel completamento delle imbarcazioni.

Questi segnali di rinnovamento, se da una parte lasciano ben sperare, dall'altra non nascondono i problemi che tutt'oggi ancora esistono. Vi sono ancora profonde difficoltà di rinnovamento, ad esempio, nel settore della pesca, o ancora, nella nautica da diporto dove una contrazione della domanda interna, la concorrenza internazionale e un quadro normativo incerto non permettono di intravedere segnali di ripresa.

Allo stesso modo il sistema portuale, la cantieristica e l'armamento, seppur in fase di crescita, non sono privi di problemi, ma al contrario richiedono interventi urgenti. In altri termini, la circostanza che alcune componenti dell'economia marittima si siano risvegliate è una condizione necessaria, ma non sufficiente, per il rilancio dell'insieme delle attività comprese all'interno di tale economia.

Per non perdere ancora una volta l'occasione di rilanciare "l'Italia blu" è necessario pertanto recuperare un'immagine positiva del mare, non solo quale risorsa naturale, ma anche come ambiente di lavoro dove le capacità manageriali, di organizzazione e una intelligente utilizzazione dei supporti informatici e telematici permettono lo sviluppo di attività produttive meno disagiate e più redditizie rispetto a quelle ormai fissate nell'immaginario collettivo. Grazie alle innovazioni tecnologiche il mare oggi non è più ostile e duro come in passato, ma un mercato di grande interesse, in cui a livello internazionale i principali gruppi industriali stanno investendo con convinzione onde garantire un'articolata combinazione di più linee strategiche tra loro complementari ed integrate.

In primo luogo *l'impostazione di una nuova politica delle alleanze*, di nuove strategie di coalizione ed alleanza tra soggetti interni al settore e tra questi e quelli esterni che siano interessati allo sviluppo dei differenti aspetti (trasporto passeggeri, trasporto merci, produzione alimentare, etc.). Una linea di coalizione ragionata, che passando attraverso la concettualizzazione di accordi su programmi, possa approdare finanche alla realizzazione di veri e propri patti di alleanza fondati su specifici riferimenti territoriali o piuttosto su aspetti funzionali o relazionali, su logiche di filiera. L'aspetto importante è che il settore possa ricomporre le proprie fila soggettuali, in accordo con nuove configurazioni dell'integrazione pubblico-privato, su scala locale e nazionale; sarebbe rilevante cominciare a ragionare in termini di Patto tra le città portuali, di Alleanza all'interno dell'area locale, perseguendo quasi quella logica integrata di distretto che tanta fortuna ha apportato allo sviluppo del settore industriale nazionale.

In seconda battuta *l'attuazione di una politica delle reti* per il comparto, sia in relazione alla rete dell'economia (rete tra i soggetti) che con riferimento all'economia della rete (l'interconnessione in rete delle strutture ed infrastrutture portanti e marginali). Essere in rete è una delle condizioni fondamentali per poter riavviare un solido circuito dello sviluppo dell'economia del mare; essere in rete tra soggetti ma anche essere in rete con le strutture e le infrastrutture, con i servizi del territorio e sul territorio.

In terzo luogo, è estremamente importante continuare nel percorso di ripresa della competitività, mediante l'aggiornamento dell'ordinamento marittimo, l'affermazione dei processi di liberalizzazione e privatizzazione dei mercati, un certo livello di rafforzamento delle strutture aziendali. Il percorso dello sviluppo, infatti, non può che passare per la riorganizzazione del processo produttivo e, più in generale, del mercato, allineando le posizioni soggettuali pubbliche e private ai parametri dell'efficienza e dell'economicità aziendale propri di una economia aperta, solida e sana.

Un'ulteriore linea strategica è quella dell'integrazione dell'economia del mare con quella della terra, dal momento che appare sempre più evidente come i problemi del mare vadano risolti partendo dalla terra. La stessa citata esperienza delle Repubbliche marinare, peraltro, ha insegnato come la misura dell'affermazione sul mare fosse fortemente dipendente da quella dell'esistenza di un adeguato sistema di terra a supporto. In altra accezione, tale linea può essere considerata come una ulteriore declinazione della necessità di relazionarsi in rete sul territorio; così, privo dell'integrazione con i servizi e le infrastrutture del retroterra, ad esempio, un servizio portuale non potrà mai sviluppare tutto il suo potenziale di mercato. Mare e terra dunque debbono costituire un insieme funzionale omogeneo, ad elevato livello di integrazione.

In aggiunta, occorre senza dubbio segnalare la significatività del rilancio della cultura del mare e del sistema della comunicazione. Per riuscire a sostenere gli impulsi della ripresa occorre, infatti, dare solidità al processo di riavvio della cultura collettiva, della tradizione marinara che si è interrotta nel nostro Paese. Lo sviluppo dell'economia del mare non può che passare anche attraverso gli strumenti della comunicazione di massa e della formazione scolastica, che fertilizzano nel sociale e possono consentire di riagganciare processi economici e percorsi culturali intorno alle attività legate al mare.

Un altro passo di supporto decisivo risulta quello della semplificazione del quadro burocratico, fiscale e normativo di riferimento del settore, che ancora oggi troppo spesso opprime la spontanea vitalità di molti comparti. Solo per citare un esempio, la nautica da diporto sconta in tal senso una vera e propria penalizzazione, che, lungi dall'incoraggiarne una ripresa, tende al contrario a segnarne pesantemente il già difficile percorso di sviluppo. Trasparenza e semplificazione sembrano in questo senso le due linee cui ispirare l'azione del pubblico amministratore.

Da ultimo, ma non certo per importanza, una linea fondamentale è anche quella del potenziamento della presenza dell'Italia al livello internazionale, della rappresentanza degli interessi nazionali nelle sedi internazionali (Unione europea e Organismi internazionali), dove ormai oggi si decidono le principali strategie dell'economia marittima. Una decisa ripresa di un comparto rilevante come quello marittimo non può, infatti, essere veicolata che anche attraverso un'adeguata presenza nazionale nelle sedi internazionali, con funzione di difesa e rappresentanza degli interessi.

Ovviamente, una qualsiasi indagine sull'economia del mare presuppone inevitabilmente anche la ricostruzione dello scenario internazionale complessivo e del relativo posizionamento italiano. Si tratta, infatti, di un comparto per sua natura intrinsecamente internazionalizzato ed aperto alle novità che provengono dall'estero.

Parlare e ragionare di mare, in effetti, non sono azioni che possono essere separate dalla natura stessa dell'oggetto del discutere, di per sé inscindibilmente planetaria: il mare è un ambiente internazionale per definizione, poiché gran parte delle acque del pianeta non sono attribuibili ad alcuno Stato e rappresentano un bene comune dell'umanità. Una prima riflessione generale può allora essere brevemente spesa intorno alla caratterizzazione del processo di internazionalizzazione che, al di là della natura fisica e territoriale dell'argomento, ha progressivamente posto a contatto le differenti economie ed attività legate al mare di ciascun paese.

Tra i tanti elementi che hanno favorito l'internazionalizzazione dell'economia marittima, i seguenti quattro sembrano essere quelli che più di altri segnalano ed indirizzano la futura evoluzione del comparto:

- *la globalizzazione del mercato*; l'insieme delle imprese collegate ai trasporti marittimi ha ormai da tempo assunto quale mercato di riferimento non tanto i mercati interni, quanto in prima istanza quelli continentali e, in seconda istanza, quelli planetari. Non di meno la crescita del commercio internazionale che fa seguito alla divisione del lavoro su scala globale incrementa le esigenze di movimentazioni di merci e persone nonché le esigenze di razionalizzare e pianificare tale flussi in modo da minimizzare il consumo delle risorse necessarie allo scopo. Anche in un'ottica di salvaguardia dell'ambiente e di sviluppo sostenibile.
- *la flessibilità delle strutture produttive*; proprio a causa del processo di internazionalizzazione e la conseguente necessità di abolire qualsiasi sistema di protezione del mercato nazionale, le grandi industrie come le piccole imprese sono state chiamate, anche a costo di notevoli sacrifici, a rimodulare la proprie capacità di produzione o la dimensione dei servizi offerti. Un processo che implica necessariamente la presenza di nuove più specializzate professionalità in grado di coordinare e rispondere alle nuove esigenze aziendali.
- *il potenziamento delle strutture portuali*; nel quadro della ottimizzazione dei tempi e della qualità dei trasporti, il porto oggi rappresenta il cuore logistico degli scambi commerciali internazionali, il luogo in cui più avanzata è la ricerca tecnologica orientata a colmare la frattura tra terra e mare ed a contenere i tempi di trasferimento della merce da un sistema di trasporto all'altro. Tale capacità è particolarmente rilevante non solo per l'economia locale e regionale sulla quale insiste o è dislocato il porto, ma anche per quella dell'intera nazione o addirittura continentale in cui esso è situato. Al riguardo basta pensare all'impatto sul contesto socioeconomico di riferimento dei grandi porti del *Northern range* (Le Havre, Anversa, Rotterdam...). L'inarrestabile sviluppo delle logiche di intermodalità e trasporto combinato, peraltro, chiamano in causa una estesa molteplicità di operatori economici che solo indirettamente hanno a che fare col porto.
- *la conservazione dell'ambiente*, il mare è per definizione un bene naturale di tutti il quale è difficilmente contenibile all'interno dei confini nazionali e quindi può essere difeso solo grazie ad un impegno internazionale; l'industria del mare, dalla cantieristica maggiore al diporto, dall'armamento alla pesca, si è assunta tale onere riorientando sia i propri processi di produzione, sia i propri prodotti finiti, verso sistemi avanzati tecnologicamente in grado di limitare al massimo i danni arrecati all'ambiente circostante, rendendo il trasporto marittimo altamente competitivo in termini di impatto ambientale nei confronti dei trasporti aerei, stradali e ferroviari.

Quantunque sia difficile separare l'economia marittima nazionale da quella internazionale è, tuttavia, possibile delineare quale sia la posizione delle imprese "battenti bandiera italiana" nel contesto planetario. A tale proposito è necessario rilevare che l'Italia in questo settore ha una presenza sul mercato internazionale sicuramente di grande rilievo, benché diversificata.

Nel settore della grande cantieristica l'Italia ricopre un ruolo significativo per quanto riguarda la costruzione delle navi passeggeri e crocieriste, mentre per quel che concerne la costruzione di navi per il trasporto (portacontainer e rinfusiere) delle merci è prevalente l'offerta delle aziende giapponesi e coreani.

Dal punto di vista dell'armamento, la posizione della flotta italiana può essere considerata di secondo piano come consistenza complessiva. Nella graduatoria mondiale delle flotte nazionali l'Italia ricopre la 17^a posizione ed arriva alla sedicesima se vengono aggiunte anche le navi battenti bandiera estera, ma controllate da armatori italiani. Tale posizione è dovuta anche alla crescita delle

flotte dei cosiddetti “paesi ombra”. Le flotte della Liberia e di Panama comprendono oggi quasi il 30% delle navi del pianeta; tuttavia tali incidenze si annullano allorché si prendono in considerazione le società armatoriali cui tale naviglio fa riferimento. La Grecia, il Giappone, la Norvegia e gli Stati Uniti controllano oltre il 40% della flotta mondiale. Di fronte a tali “potenze” l’armamento italiano, oggi, si trova in una posizione di chiara inferiorità, anche se non mancano successi di carattere settoriale: la flotta passeggeri italiana è al secondo posto tra quelle mondiali, nella classifica per bandiera e al terzo posto in quella per nazionalità del controllo armatoriale.

Nonostante l’armamento italiano controlli meno del 2% della flotta mondiale, è stato tuttavia in grado di inserirsi nel mercato dei trasporti marittimi internazionali tramite due strategie:

- I. la prima, adottata dalle maggiori società armatoriali, si è sostanziata nel rinnovamento, nell’ampliamento della flotta, nella reingegnerizzazione dell’organizzazione del trasporto e nell’individuazione di uno specifico segmento del mercato del trasporto (passeggeri, merci, combinato, ecc.);
- II. la seconda, adottata in maggioranza dalle piccole società armatoriali, si è sostanziata prevalentemente nella compressione dei costi di gestione di tali società al fine di rendere competitive e remunerative le tariffe di utilizzazione delle navi.

Per quanto riguarda il sistema portuale, i porti italiani hanno passato un periodo di profonda crisi che li ha posti in fondo alle classifiche internazionali del settore. Tale periodo sembra essere in corso di superamento; anche grazie al forte impulso dato dall’inserimento dei privati nella gestione delle principali operazioni portuali e alle opportunità presentatesi nel quadro del processo di riforma delle Autonomie portuali. L’esperienza di alcuni porti italiani è, comunque, significativa in quanto questo trend di crescita è destinato ad incrementarsi ulteriormente.

Per quanto riguarda la pesca, l’Italia si trova in linea con il resto dei paesi europei in cui la quantità di pesce pescato è rimasta pressoché invariata, ma c’è lo sviluppo dell’allevamento. La divergenza tra il vecchio ed il nuovo continente è probabilmente legata alla difficoltà che si avverte in Europa di coniugare da un lato l’opportunità assolutamente condivisibile di preservare la fauna marina e dall’altro l’esigenza tutt’altro che marginale di rispondere alle necessità delle imprese di pesca.

Un ultimo aspetto, spesso considerato come marginale nell’ambito della produzione nel settore marittimo, è quello del turismo nautico. Si tratta di un comparto, sia del turismo, sia dell’economia del mare, che al livello internazionale, in particolar modo in alcuni paesi del centro-nord Europa, è molto sviluppato. Negli Stati Uniti, in Francia, in Gran Bretagna, ma anche - in passato - in Jugoslavia, sono state varate iniziative pubbliche o semi pubbliche volte al potenziamento di porti, marine, approdi turistici.

Tali iniziative, destinate ad aumentare i posti barca disponibili al livello nazionale ed a migliorare la qualità dei servizi offerti ai diportisti nazionali ed esteri, hanno anche avuto il merito di valorizzare, da un punto di vista naturalistico, le zone circostanti e la capacità di incrementare in modo sostanziale il mercato turistico. L’Italia è molto indietro rispetto alle esperienze svolte nei paesi citati, non solo perché i porti turistici non sono in grado di offrire ospitalità per i turisti stranieri, ma addirittura perché non riescono a soddisfare la domanda interna.

Le oltre 800.000 barche costituenti il parco nautico italiano, ad esempio, possono contare su soli 77.000 posti barca disponibili sull’intero territorio nazionale. Al confronto la Francia, solo sui 200 chilometri della Costa Azzurra, ha ben 120.000 posti barca. Questa carenza di infrastrutture

1. Trasporti marittimi

La macrocategoria include, secondo la classificazione Ateco adottata dall'ISTAT, le attività relative ai codici 61 e 61.1 (Tabella 1 a), *Trasporti marittimi e per vie d'acqua* e *Trasporti marittimi e costieri* (trasporto, regolare o meno, di: passeggeri o di merci per via d'acqua, gestione di motonavi da escursione, da crociera o battelli panoramici, gestione di traghetti, lance-taxi, ecc., trasporto, mediante rimorchiatori, di piattaforme per ricerche petrolifere, ecc., trasporto su chiatte, noleggio di natanti con equipaggio, noleggio di battelli da diporto con equipaggio).

Il sistema armatoriale e del trasporto marittimo è stato ed è un tassello cruciale per lo sviluppo dell'economia mondiale. Non a caso anche in Italia rappresenta il più importante comparto del *cluster* da vari punti di vista. In termini di dimensione economica il *fatturato* 2004 ammontava a 18.080 milioni di € (euro) ed il *contributo al Pil nazionale* a 15.680 milioni di €;¹ il 50% dell'intero aggregato *marittimo*. Nel recente quadriennio 2001-2004 la crescita nominale del fatturato è stata del 5%, assecondando un trend positivo iniziato dalla fine degli anni '90.

Tab.1a – Attività incluse nel settore dei trasporti marittimi

CLASS. ATECO	SOTTOCLASS. ATECO	DESCRIZIONE
50	50.10.00	Trasporto marittimo e costiero di passeggeri.
50	50.20.00	Trasporto marittimo e costiero di merci
50	52.22.09	<p>Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua</p> <p>Questa classe comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gestione di motonavi da escursione, da crociera o battelli panoramici - gestione di traghetti, lance-taxi, ecc. - trasporto, mediante rimorchiatori o spintori, di piattaforme per ricerche petrolifere, ecc. - trasporto su chiatte - noleggio di natanti con equipaggio - noleggio di battelli da diporto con equipaggio <p>Questa classe non comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - servizi di ristorante e bar a bordo delle imbarcazioni - movimentazione e magazzinaggio delle merci, gestione dei porti ed altre attività ausiliarie quali attracco, pilotaggio, segnalazione marittima, recupero marittimo

¹ Il CENSIS calcola il Pil di ogni macrocategoria come risultato della sommatoria tra il *fatturato* o *produzione ai prezzi base* (data da *valore aggiunto* più costi intermedi) e le importazioni CIF, dedotti i costi di distribuzione ed altre voci. La *produttività per addetto* è ottenuta dividendo il fatturato per il numero degli addetti diretti.

Oltre ad essere, in virtù della relativa più consistente dimensione produttiva, la macrocategoria che orienta maggiormente l'andamento dell'intero *cluster*, i *Trasporti marittimi* contribuiscono, a livello nazionale, al 76% dell'*export* totale dell'aggregato per un controvalore di 10.770 milioni di €. Essi sono, altresì, fortemente integrati con gli altri settori dell'economia anche dal lato occupazionale; i trasporti marittimi, infatti, comprendono 26.300 unità di lavoro (Ula)² dirette, in leggero calo dalle 27.300 del 2001 e ben 64.430 nel complesso (65.460 unità nel 2001); pari a circa il 70% delle 91.800 Ula attivate a monte dell'intero *cluster*.

La macrocategoria, inoltre, presenta la più elevata produttività del *cluster*: nel 2004 la *produzione per addetto* è stata di 687.400 €, mentre il *valore aggiunto per addetto* ha raggiunto i 290.340 €. La produttività, tuttavia, varia consistentemente a seconda delle tipologie delle navi e dei collegamenti in cui le stesse sono impegnate.

2. Logistica portuale ed attività ausiliarie

La macrocategoria include una serie di molteplici *Attività di supporto e ausiliarie dei trasporti nonché le attività delle agenzie di viaggio* (codice Ateco 63, tabella 1b). Si tratta della macrocategoria che, come si spiegherà in dettaglio, raccoglie la maggioranza degli operatori che costituiscono il *core* della gestione e realizzazione del ciclo logistico proprio dei porti commerciali italiani; come tale, essa include attività tecnico-nautiche - le imprese addette alle operazioni portuali, gli agenti marittimi, gli spedizionieri, i rimorchiatori, il corpo piloti, gli ormeggiatori e i battellieri, altri servizi essenziali per la sicurezza della navigazione in ambito portuale - ed attività relative alla movimentazione di merci e persone - i terminalisti, i gestori di magazzini di stoccaggio, i fornitori di bordo e le imprese di *bunkeraggio*...-.

Secondo Assoporti (l'Associazione delle Autorità portuali nazionali), nelle operazioni di logistica rientrano anche: i gestori di depositi costieri per prodotti petroliferi e chimici; gli enti che svolgono attività di controllo, classificazione, collaudo e certificazione, con particolare riguardo per il Rina (registro navale); le imprese per le attività di inquinamento e disinquinamento; le imprese di guardiania e sorveglianza delle aree portuali; il servizio integrativo antincendio; le imprese svolgenti attività e servizi alle navi, alle merci e passeggeri (ad es. riparazioni navali, lavanderie, recupero rottami, manovre ferroviarie portuali, periti, esercizi commerciali e di ristorazione collocati nell'area portuale); le imprese offerenti servizi portuali specialistici, complementari e accessori al ciclo delle operazioni portuali; le imprese per il servizio di ritiro rifiuti.³

In considerazione di quanto sopra, pur tenendo presente che alcune categorie non hanno a che fare direttamente con le strutture portuali (ad es. le *Attività delle agenzie di viaggio e degli operatori turistici*), è lecito ipotizzare che le stime ISTAT 2004 su base nazionale relative alla presente macrocategoria sottostimino la realtà indagata. Esse, infatti, sono pari ad un Pil di 4.470 milioni di €

² Le *Unità di lavoro* (Ula) coinvolte nelle attività economiche marittime si distinguono in: *Ula dirette*: se direttamente utilizzate nella produzione dei beni e servizi dei settori considerati; *Ula a monte*: quando impiegate nelle branche fornitrici di un comparto produttivo a monte dei processi produttivi; *Ula a valle*: allorché utilizzate nelle branche clienti di un comparto. Tale distinzione consente di valutare il *grado di integrazione* e la *capacità d'impatto* dell'economia marittima nei confronti dell'intera economia nazionale. Da un punto di vista metodologico, tale stima è stata effettuata associando la produttività per unità di lavoro - *a monte* - ai costi intermedi, nonché - *a valle* - ai costi di distribuzione. Il CENSIS stima le *Ula a monte* associando la produttività del lavoro ai costi intermedi; quelle *a valle* associando sempre la produttività ai margini di distribuzione.

³ Il CENSIS ritiene che in questa macrocategoria vada inclusa anche l'operatività delle strutture e dei soggetti pubblici chiamati a svolgere attività di amministrazione di indirizzo, di controllo e di mantenimento della pubblica sicurezza. Per motivi di omogeneità, tuttavia, si ritiene includere le stesse nella macrocategoria del settore pubblico.

(+13,7% dal 2001) ed un assorbimento occupazionale di 26.050 unità di lavoro dirette (23.530 nel 2001) e 17.500 Ula generate dall'indotto.

Tab.1b- Attività del settore della logistica portuale ed altre ausiliarie dei trasporti marittimi

CLASS. ATECO	SOTTOCLASSE ATECO	DESCRIZIONE
52	52	Attività di supporto e ausiliarie dei trasporti;attività delle agenzie di viaggio
52	52.24.20	Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali (sono da considerare il carico, lo scarico e lo stivaggio delle merci o dei bagagli dei passeggeri)
52	52.10.10	Magazzini di custodia e deposito per conto terzi Questa classe comprende: - gestione di magazzini e depositi per merci di ogni tipo: gestione di sili, magazzini generali, depositi giudiziari di veicoli, serbatoi, ecc
52	52.10.20	Magazzini frigoriferi per conto terzi Questa classe comprende: -la gestione di magazzini frigoriferi
52	52.21.40	Gestione di centri movimentazione merci (interporti)
52	52.22.09	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua Questa classe comprende: - attività connesse al trasporto per via d'acqua di passeggeri, animali o merci: gestione di porti e banchine, gestione di chiuse, ecc., attività di navigazione, pilotaggio e ancoraggio, operazioni di recupero, attività di segnalazione marittima (fari), rimessaggio imbarcazioni
79	79.11.00	Attività delle agenzie di viaggio
79	79.12.00	Attività dei tour operator
79	79.90.19	Altri servizi di prenotazione e altre attività con assistenza turistica non svolte dalle agenzie di viaggio (nca)
85	85.32.9	Scuole di vela e navigazione che rilascia brevetti o patenti commerciali
52	52.29.10	Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali Questa classe comprende: - attività di agente in dogana ed attività di spedizioniere marittimo e di agente per le spedizioni aeree
52	52.29.21	Intermediari dei trasporti Questa classe comprende: - organizzazione di trasporti terrestri, marittimi o aerei - ricezione di consegne raggruppate e individuali - emissione e ottenimento di documenti di trasporto e polizze di carico - organizzazione di consegne raggruppate per trasporto terrestre, ferroviario, aereo o marittimo - operazioni di movimentazione merci, ad es. l'imballaggio temporaneo in gabbie al solo fine di proteggere le merci in transito, la sballatura, campionatura, pesatura delle merci Questa classe non comprende: - attività di corriere postale - attività connesse alla copertura assicurativa delle merci trasportate

La struttura complessa del ciclo logistico portuale e la molteplicità di figure professionali che ad essa prendono parte quali attività ausiliarie ai trasporti marittimi (portuali e non) lasciano supporre che i valori quantitativi siano ben più elevati; basta pensare che i soli agenti marittimi contano 600 aziende (associate a Federagenti) con circa 8.000 addetti. Ad essi si aggiungono i circa 2.000 addetti delle aziende che erogano servizi di rimorchio, i 300 addetti alle attività di gestione e amministrazione, i 440 addetti del Corpo dei piloti ed 880 ormeggiatori.

Esistono poi, come si chiarirà, anche attività che solo indirettamente intervengono nel ciclo trasportistico portuale ma che ad esse sono in qualche modo dipendenti; ad esempio molte imprese di autotrasporto. In complesso, ad ogni modo, la macrocategoria in senso stretto rappresenta il terzo settore per dimensione produttiva del *cluster* ma con un peso economico destinato a crescere in virtù del previsto incremento dei traffici marittimi domestici ed internazionali, così come del riconosciuto valore strategico dei porti italiani. Nel solo arco temporale 2001-2004, ad esempio, il Pil è cresciuto molto più del fatturato settoriale (5,3%) ed il valore aggiunto per addetto del 3% (arrivando a 70.000 €).

Occorre, tuttavia, sottolineare che la *produttività del fattore lavoro*, ha registrato una flessione (da 159.000 a 151.000 €) in quanto il livello della produzione è aumentato meno che proporzionalmente rispetto ai livelli occupazionali; le Ula totali, infatti, sono cresciute del 4%, arrivando a 43.500 unità per via di un incremento di 2.500 occupati diretti. L'alto numero di persone direttamente utilizzate rende la produttività del lavoro non particolarmente elevata; nella macrocategoria dei trasporti marittimi, ad es., che pur utilizza all'incirca la stessa quantità di addetti, essa è di circa quattro volte superiore. Non si tratta, comunque, del settore del *cluster* con la minore produttività. Indipendentemente dal livello di quest'ultima, le *performance* del comparto sono migliorate grazie all'incremento del valore aggiunto, al contenimento dei costi intermedi e alla crescita dell'occupazione diretta.

3. Cantieristica

La cantieristica navale comprende le attività di *Costruzioni di navi e riparazioni navali* (codice 35.11) nonché i *Cantieri di demolizioni navali* (codice 37.10.2) (Tabella 1c).

Si tratta di una delle poche branche di tipo industriale italiana ancora in grado di competere efficacemente sui mercati internazionali; basti pensare al *cruising* crocieristico che detiene oramai una posizione di *leadership* a livello europeo nonostante l'intensa concorrenza portata dai grandi gruppi industriali dell'Estremo Oriente. Il livello delle vendite supera i 2.750 milioni di € (valore della produzione ai prezzi di base), di cui ben 1.710 milioni di € di esportazioni.

Nel solo periodo 2001-2004, la cantieristica ha registrato una consistente crescita sia del fatturato (11,6%) sia del Pil (12,5%, a 2.510 milioni di €) grazie all'avallò di processi di razionalizzazione dispiegatisi attraverso l'uscita dal mercato di imprese di piccole dimensioni, la riconversione di alcune strutture dalla cantieristica alla nautica da diporto ed il maggiore impiego di tecnologie; circostanza, quest'ultima che ha impedito un incremento dei livelli occupazionali degno di nota. Le Ula impiegate direttamente nel processo produttivo (12.030 Ula dirette) non sono particolarmente elevate ma, per i motivi spiegati di seguito, è consistente il numero di Ula impiegate a monte (14.750). La produzione per addetto si attesta su livelli più che apprezzabili, pari a 229.000 € pro-capite annui (+10% dal 2001), mentre il valore aggiunto per addetto è di 59.630 € (53.000 nel 2001).

Tab.1c - Attività incluse nel settore della cantieristica navale

CLASS. ATECO	SOTTOCLASS. ATECO	DESCRIZIONE
30.11	30.11	Costruzioni di navi e riparazioni navali Questa classe non comprende: <ul style="list-style-type: none"> - fabbricazione di eliche per natanti - fabbricazione di motori marini - fabbricazione di strumenti di navigazione - fabbricazione di veicoli anfibi - fabbricazione di imbarcazioni da diporto e sportive, canotti pneumatici
30.11	30.11.02	Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche(esclusi i sedili per navi) Questa classe comprende: <ul style="list-style-type: none"> - costruzione di navi commerciali: navi per trasporto di passeggeri, navi traghetto, navi da carico, navi-cisterna, ecc. - costruzione di navi da guerra - costruzione di pescherecci in metallo - costruzione di natanti a cuscino d'aria (hovercraft) - costruzione di piattaforme di perforazione, galleggianti o sommergibili - costruzione di strutture galleggianti: bacini galleggianti, pontoni, cassoni, pontili galleggianti, boe, serbatoi galleggianti, chiatte, barche di alleggio, ecc. - attività di impiantistica per costruzioni navali metalliche
38	38.31.20	Cantieri di demolizioni navali

Questa macrocategoria, sempre secondo i computi del CENSIS, è anche quella che presenta il più elevato ed articolato grado di interrelazione con il resto del sistema produttivo nazionale; circostanza che gli conferisce un valore strategico di rilievo per le intrinseche potenzialità di determinare un indotto consistente nelle aree limitrofe alla localizzazione di unità produttive di tal tipo. L'elevata incidenza di acquisti di beni e servizi dalle altre branche economiche, infatti, fa sì che i moltiplicatori di reddito ed occupazione siano i più elevati del sistema marittimo; il primo è pari 3,04 (il più alto, con la sola esclusione della nautica da diporto comprensiva dell'indotto

turistico), con un grado di integrazione a monte pari a 0,74 (e nullo quello a valle), corrispondenti a 2.040 milioni di € di acquisti dalle altre branche del sistema economico.⁴

4. Nautica da diporto

Il settore del diportismo include le attività rientranti nel codice Ateco 35.12: *Costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto e sportive, con o senza motore ed altri tipi di battelli* (tabella 1d).

Tab.1d - Attività incluse nel settore della nautica da diporto

CLASS. ATECO	SOTTOCLASS. ATECO	DESCRIZIONE
33	33.15.00	Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (escluso i loro motori)
30	30.12.00	<p>Costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto e sportive</p> <p>Questa classe comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - costruzione di imbarcazioni e canotti pneumatici - costruzione di imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario - costruzione di imbarcazioni a motore - costruzione di altre imbarcazioni da diporto e sportive: canoe, kayak, skiff - costruzione di remi per imbarcazioni di ogni tipo - manutenzione, riparazione e trasformazione di imbarcazioni da diporto e sportive <p>Questa classe non comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fabbricazione di motori marini - fabbricazione di tavole a vela

Negli ultimi anni il settore ha registrato risultati positivi riconducibili ad una maggiore domanda interna ma anche ai crescenti ordinativi provenienti dai mercati esteri (1.070 milioni di €, pari al 19,8% del totale delle esportazioni complessivamente attivate dal *cluster*). Non a caso il saldo della bilancia commerciale 2004 era in attivo e tale si prevede essere anche nei prossimi anni.

⁴ Con la dizione *moltiplicatore del reddito prodotto* si intende l'aumento di produzione delle branche a monte ed a valle dei processi produttivi derivante da un € di domanda aggiuntiva finale. Ad es., un valore pari a 2 indica che un aumento di un € dei consumi delle famiglie o delle esportazioni o di un nuovo investimento determina complessivamente - a monte ed a valle - un incremento di 2,00 € del Pil.

Nel 2004, la sola cantieristica di imbarcazioni da diporto - nautica in senso stretto - che esclude il relativo indotto derivante dal turismo nautico stimato in 4.600 milioni di €, presentava un Pil di 2.190 milioni di € (+20,7% dal 2001). Si tratta della macrocategoria con la più alta capacità di attivazione a valle fra tutti i settori del *cluster marittimo*; conseguentemente con la maggiore capacità di generare ricchezza.

Al netto del turismo nautico, il diporto presenta la dimensione produttiva più contenuta tra tutto il *cluster*, mentre se si considera anche l'indotto turistico esso risulta la seconda macrocategoria, con un contributo al Pil nazionale pari a 7.040 milioni di € (6.120 nel 2001). Si tratta, peraltro, del comparto più dinamico in termini di creazione di nuova forza lavoro con un moltiplicatore complessivo - a monte e a valle - di 7,9 Ula.

L'occupazione generata a valle è di 4.020 Ula (+27% dal 2001) senza l'indotto turistico ma di ben 72.740 (+13% dal 2001) se si considera tale indotto. Le unità di lavoro create a monte, invece, sono 8.110 (+14% dal 2001). La produttività è di 187.000 € (161.000 € nel 2001) e il valore aggiunto unitario di 74.600 € (65.000 €); valori al di sotto della media del *cluster*, che si ripercuotono sulla relativa consistenza in termini quantitativi delle Ula direttamente utilizzate dal comparto (11.720, +4% dal 2001).

5. Pesca

Il settore della pesca comprende le attività del codice 05 relativo alla *Pesca, piscicoltura e servizi connessi* (Tabella 1e). Si tratta del comparto che ha registrato i più evidenti cambiamenti negli ultimi anni, per via del processo di industrializzazione che lo sta interessando in virtù del quale la quota di pescato derivante dalla cosiddetta acquacoltura (allevamento dei pesci, di molluschi e crostacei in strutture a produzione intensiva) presenta una crescita costante; attività, quest'ultima, sempre più necessaria per far fronte alla drastica riduzione della pescosità del mare ed alle oramai insostenibili condizioni di lavoro dei pescatori.

Il ricorso all'acquacoltura determina inevitabilmente un costante sostanziale incremento della produttività del lavoro che, tuttavia, deve essere interpretato anche alla luce della contrazione degli addetti del settore; rispetto al 2001, la produzione per unità di lavoro è salita del 43% (36.000 nel 2004) ed il valore aggiunto del 42% (28.000 nel 2004). Ciò nonostante, questi indicatori rimangono ancora fra i più bassi dell'industria marittima.

Nel 2004, a fronte di un fatturato di 1.660 milioni di € (+17,2% dal 2001), il contributo al Pil nazionale è stato di 4.640 milioni di € (+17,0% dal 2001), derivando in gran parte dai consumi delle famiglie (l'87%); mentre il residuo 13% proviene soprattutto della filiera alimentare, che sottoponendo il pescato ad ulteriori fasi di lavorazione contribuisce all'ulteriore crescita del numero degli occupati. Gli occupati diretti assommano a 46.290 unità, che rappresenta il valore assoluto più elevato del *cluster*, mentre sono 84.410 le Ula totali (89.190 nel 2001); cioè comprensive anche delle unità a monte e a valle.

Gli occupati complessivi sono dunque in calo di ben 4.770 unità (5,4%) per via della diminuzione delle Ula dirette (di 10.120 unità dal 2001) risultata circa il doppio dell'incremento delle Ula a valle (+5.210 unità). Le spiegazioni di questa dinamica sono diverse, a cominciare dal contenuto livello di *turnover* che caratterizza il settore (sempre meno giovani guardano al comparto della pesca marina come un'opportunità), per giungere ai maggiori processi di industrializzazione e ammodernamento intrapresi di recente.

Tab.1e - Attività incluse nel settore della pesca

CLASS. ATECO	SOTTOCLASS. ATECO	DESCRIZIONE
03	03.0	Pesca, piscicoltura e servizi connessi
03	03.11.00	<p>Pesca in acque marine e lagunari e servizi connessi</p> <p>Questa classe comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pesca alturiera, costiera o in acque interne - raccolta di crostacei e molluschi marini - caccia ad animali acquatici: tartarughe, ascidie, tunicati, ricci di mare, ecc. - raccolta di prodotti marini: ostriche perlifere, spugne, coralli e alghe - attività dei servizi connessi alla pesca
03	03.21.00	<p>Piscicoltura, acquacoltura in acqua di mare, salmastra o lagunare e servizi connessi</p> <p>Questa classe comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - produzione di uova di ostriche, mitili, giovani aragoste, gamberetti ed altre larve di crostacei, pesciolini e avannotti - allevamento di pesci, compreso l'allevamento di pesci ornamentali in acque marine - ostricoltura - coltivazione di ulva e altre alghe commestibili - attività dei servizi connessi alla piscicoltura
03	03.12.00	Pesca in acque dolci e servizi connessi

6. Settore pubblico

Come si è già avuto modo di dire nel par. 2.1, oltre ai cinque settori suddetti è da far rientrare nell'economia del mare anche un sesto settore di natura pubblica. Rientrano in quest'ambito la Marina Militare Italiana (34.000 unità dirette), le Capitanerie di porto (5.350 addetti), le 24 Autorità portuali (1.200 addetti) associate ad Assoporti e gli enti previdenziali (Ipsema - Istituto di previdenza del settore marittimo); tutti Enti che sono parte integrante del *cluster* marittimo giacché esercitano poteri di controllo e di pubblica sicurezza, indirizzano e gestiscono le politiche di

sviluppo e di investimento delle infrastrutture portuali e offrono servizi previdenziali e assicurativi alle altre categorie di operatori. I suddetti quattro comparti di natura istituzionale hanno generato, nel 2004, un Pil pari a 4,5 miliardi di € (2.390 milioni di € per la Marina Militare, 540 per la Capitaneria, 1.390 per le Authority e 160 per gli enti previdenziali), il 12,3% del totale del *cluster* marittimo, mentre la loro forza lavoro costituisce il 25% del totale. Sebbene non generino ricchezza visibile a valle dei propri “processi produttivi”, tali attività contribuiscono alla formazione del reddito nazionale, date le spese in investimenti e le unità di lavoro a monte create (7.600 per la Marina Militare, 600 per le Capitanerie, 11.300 per le Authority).

In realtà, per vari motivi di omogeneità, al suddetto ammontare andrebbe aggiunto anche il non irrilevante contributo offerto da altre operatori di natura pubblica, quali le forze di Pubblica Sicurezza nonché di supporto come i Vigili del Fuoco, l'Ufficio delle Dogane, la Sanità Marittima, le attività di Veterinaria portuale, l'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime che, tuttavia, il CENSIS include nella seconda macrocategoria delle attività ausiliarie. Ciò perché si tratta di categorie professionali le cui si spese di mantenimento sono sostenute in via quasi esclusiva dalle pubbliche amministrazioni e che, come tali, trovano una loro giustificazione economica nel Pil e nell'occupazione che contribuiscono a creare, seppure indirettamente, tramite la garanzia di un normale funzionamento della struttura portuale e la “protezione” delle varie categorie di operatori private che in esso sono implicate.

7. Una sintesi

Secondo le valutazioni e l'inquadramento proposta dall'ultima indagine censuaria effettuata ad hoc, il *cluster* marittimo italiano si compone (Tabella 3) di oltre 163.000 unità per un Pil complessivo di quasi 39.000 milioni di € (dati 2004). Partendo da queste informazioni, nel prosieguo della Ricerca si perviene all'individuazione delle sole categorie di operatori che si ritiene appartengano alla realtà del sistema portuale di Napoli discernendole da quelle appena esposte, modificandole o eventualmente aggiungendo altre categorie minori non incluse nel suddetto *cluster* come identificato dal CENSIS.

Tab. 3 – Il cluster marittimo italiano (anno 2005).

<i>Macrocategoria</i>	<i>Addetti</i>	<i>%</i>	<i>Pil (mln €)</i>	<i>%</i>	<i>Produttività (€)*</i>
Trasporti marittimi	26.300	16,1	15.680	40,4	687.000
Logistica portuale e ausiliarie ai trasporti marittimi	26.050	16	4.470	11,5	151.000
Cantieristica navale	12.030	7,4	2.510	6,5	229.000
Nautica da diporto (senza indotto turistico)	11.720	7,2	7.050	18,2	187.000
Pesca	46.290	28,4	4.640	11,9	36.000
Settore pubblico	40.780	25	4.480	11,5	110.000
Totale	163.170	100	38.830	100	238.000

Fonte: *elaborazione su dati CENSIS-Federazione del Mare, 2006 (* v. nota 2).*

Chiaramente tali settori sono legati tra loro da relazioni matriciali intersettoriali che consentono di ricostruire, per ciascuna delle cinque branche, sia la struttura dei costi intermedi, sia i margini di commercio e dei trasporti; dunque di tenere conto di tutte le altre branche connesse alle attività economiche marittime. In generale:

- l'industria cantieristica, che si occupa di costruire e mantenere la flotta commerciale e peschereccia, rappresenta una delle branche a monte dei processi di produzione dei trasporti marittimi, dei relativi servizi ausiliari (agenti marittimi, terminalisti portuali, ecc.), dell'attività della pesca;
- la branca della pesca evidenzia, a valle, relazioni con la produzione delle industrie alimentari per la lavorazione e conservazione del pesce, il commercio all'ingrosso e al dettaglio, a monte con la produzione di imbarcazioni, di petrolio, corde, esche e quanto altro è utilizzato nell'attività della pesca.;
- le attività degli agenti marittimi, dei terminalisti portuali e degli altri servizi ausiliari dei trasporti marittimi, essendo comprese tra le attività "finali" di distribuzione dei beni e servizi sul mercato, non hanno relazioni a valle con il resto del sistema economico;
- anche la branca dei trasporti marittimi, pur acquistando per la propria attività alcuni dei servizi della precedente branca, rappresenta comunque un comparto essenzialmente venditore e non acquirente di servizi alla distribuzione;
- la nautica da diporto, come già sottolineato, è considerata in un'accezione molto lata comprendendo, oltre alla rispettiva cantieristica, la produzione di parti staccate e di accessori nautici, nonché la produzione di beni e servizi necessari alla soddisfazione della domanda espressa dal turismo diportista.

Per la centralità che il descritto *cluster* italiano *marittimo* va assumendo nella struttura produttiva del Paese, per la struttura differenziata al proprio interno nonché, non ultimo, per la capacità di alimentare un sistema di reti di imprese e di interscambi altamente flessibili, si ritiene (Censis, 2006; D'Amato, 2006) che esso riveli un carattere alquanto moderno. La decisa espansione del suo peso economico degli ultimi anni, derivante dall'accresciuto rilievo ed importanza assunta dal trasporto marittimo di merci importate e esportate rispetto alle altre modalità di interscambio, hanno conferito al *cluster* una centralità economica divenuta ancora più evidente se analizzata parallelamente ai processi di deindustrializzazione che il Paese ha seguito negli ultimi 15 anni.

Pur essendo solo una delle modalità attraverso le quali si esplica la catena trasportistica, infatti e nonostante l'economia nazionale registri fasi di crescita contenuta se non addirittura di rallentamento, da tempo il sistema delle attività marittime continua a seguire un percorso che potrebbe definirsi *anticiclico*. Praticamente tutte le attività che sono in qualche modo sottese o legate alla presenza di una struttura portuale, della pesca alle componenti manifatturiere (costruzioni e riparazioni navali e costruzioni della nautica da diporto), manifestano un'apprezzabile capacità di tenuta alle turbolenze ed un incremento del livello di competizione sui mercati. Anche i comparti terziari (trasporti marittimi, movimentazione merci, ciclo logistico delle merci tra terra e mare, servizi tecnico-nautici, servizi finanziari e assicurativi specialistici) hanno aumentato le proprie potenzialità, innovando le componenti dell'offerta e facendo fronte con crescente efficienza alla positiva intensificazione della domanda di servizi avanzati di matrice portuale e logistica.

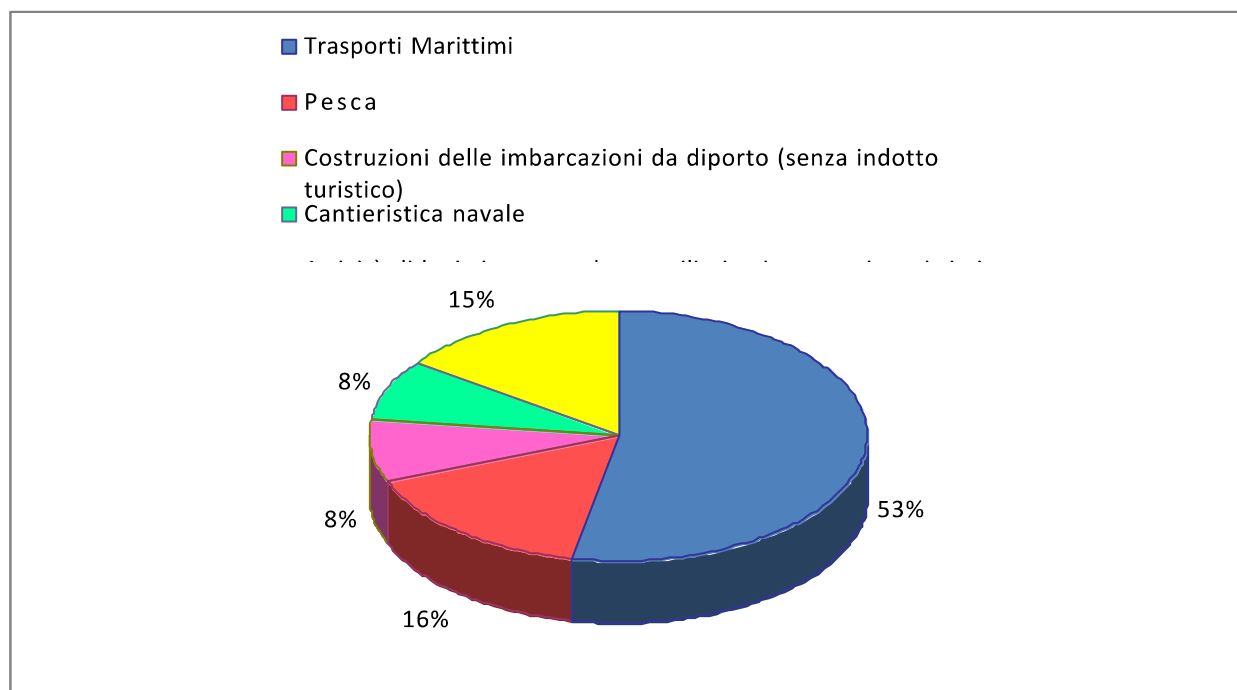
Non a caso, attualmente, come accennato il *cluster marittimo* contribuisce alla formazione del 2,7% del Pil nazionale e coinvolge l'1,6% dell'occupazione totale. Esso, inoltre, attiva spese per consumi intermedi e per investimenti fissi lordi superiori a 11,6 miliardi di €, pari al 4,2% degli investimenti registrati in Italia, con significativi effetti moltiplicativi sull'intero sistema produttivo nazionale. Importante anche il contributo alle esportazioni, con un valore di poco superiore a 14 miliardi di € correnti, il 5% delle esportazioni italiane complessive del 2004; mentre piuttosto

contenuto risulta l'ammontare delle importazioni, attestate a poco più di 4 milioni di €, l'1,4% del totale nazionale.⁵

In termini più analitici, a confronto e completamento dei dati già riportati, le recentissime stime del CENSIS (2006) elaborate su dati ISTAT rivelano che il settore dei trasporti incide per oltre il 40% su tutta la ricchezza generata dalle attività marittime (53% escluso il settore pubblico), in quanto determinano un Pil di 15.680 milioni di €. Esso occupa direttamente 26.300 unità di lavoro, oltre a 60.000 a monte ed a valle: il 26% delle unità di lavoro totali. Il Pil delle attività portuali terziarie ed ausiliarie ammonta a 4.470 milioni di € (16%) ed assorbe 26.000 unità dirette e 17.500 a monte o valle, pari al 13% delle Ula totali.

Per la cantieristica navale e la pesca, invece, i rispettivi contributi al Pil nazionale sono pari a 2.510 (8%) e 4.640 (15%) milioni di €, ed impiegano circa 26.800 (oltre 12.000 diretti) ed 84.400 (46.000 diretti) addetti complessivi. Infine, il contributo della nautica da diporto (23.800 addetti complessivi di cui 11.700 diretti), al netto dell'indotto del turismo nautico, è stimato in 2.440 (8%) milioni di €, ai quali va aggiunta la quota generata dal turismo, pari a 4.600 milioni di €. Il contributo di ognuno di questi cinque aggregati all'economia del mare è riportato nella Figura 1.

Fig. 1 - Contributo settoriale alla composizione del Pil dell'economia del mare (2006)



Fonte: *elaborazione Censis su dati Istat.*

⁵ Come per quasi tutti i paesi industrializzati, anche in Italia il traffico internazionale si caratterizza per un notevole squilibrio tra quantità di merci sbarcate, costituite in larga misura da materie prime come il petrolio e quantità imbarcate. Ciò sia in quantità che in valore (80.370 milioni di € rispetto a 69.050). L'Italia risulta il primo importatore dell'UE, ma solo il terzo esportatore, dopo Gran Bretagna e Germania. Le rinfuse liquide coprono il 50,7% della merce movimentata, le rinfuse solide il 19,8, i container il 13,6% e gli automezzi o mezzi trainati il 9,6%. Il ruolo del sistema marittimo quale *pivot* della crescita dell'economia nazionale è confermato dal fatto che il 63% delle merci importate in quantità e il 46% di quelle esportate dall'Italia transitano via mare. Guardando al solo commercio nazionale con Paesi extra-UE, la modalità marittima acquisisce ulteriore rilievo poiché oltre l'80% delle quantità di merci importate e quasi l'80% delle esportate transitano attualmente via mare, facendo del settore dei trasporti marittimi e dei porti il fulcro della rete di interscambi in cui l'Italia è inserita.

Analizzando in maggior dettaglio l'*occupazione indiretta* è possibile evidenziare quanto segue. In primo luogo, il settore dei trasporti marittimi mostra il principale contributo (64.430 Ula) in termini di attivazione a monte. Anche le attività di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti marittimi (17.490 unità) nonché la cantieristica navale (14.750 Ula) mostrano un'elevata capacità di generare occupazione a monte dei processi produttivi; soprattutto tenendo conto della loro minore dimensione rispetto ai trasporti marittimi. Mentre la nautica da diporto (8.110 Ula) e la pesca (2.150), pur contribuendo attivamente a stimolare il mercato del lavoro a monte, concentrano l'occupazione principalmente a valle dei rispettivi processi produttivi.

In secondo luogo, le attività ausiliarie dei trasporti e la cantieristica navale non necessitano di unità di lavoro per la distribuzione e quindi non generano risorse a valle. Per i trasporti marittimi, invece, trattandosi di un settore venditore e non acquirente di servizi a valle, va considerato un valore negativo per detrarre le Ula utilizzate dagli altri settori. La pesca (35.974 Ula) e soprattutto la nautica da diporto (72.740 Ula, di cui 68.390 derivanti dall'indotto del turismo nautico) risultano, quindi, i settori che associano la quota maggiore di occupazione attivata a valle.

Il quadro cambia abbastanza se si considera la sola *occupazione diretta*. In questo caso al primo posto compare il settore della pesca, con più di 46.000 unità di lavoro, seguita ad ampia distanza dai trasporti marittimi e dalle attività di logistica portuale ausiliarie ai trasporti, ciascuna con un numero di addetti di poco superiori a 20.000 unità. Ancora più basso il livello della nautica da diporto, con oltre 11.000 unità di lavoro dirette e la cantieristica navale con circa 12.000 unità. Tale graduatoria, tuttavia, fornisce poche indicazioni di ordine qualitativo sulla effettiva capacità di ciascun comparto di creare reddito in proporzione alla forza lavoro impiegata.

In termini di *produttività*, si ha modo di constatare come il settore della pesca, caratterizzato da elevati tassi occupazionali, registri ancora un livello assai contenuto se confrontata con quella delle altre attività marittime considerate. La produzione per addetto della pesca, infatti, è pari a 35.800 € (anno 2005). Anche le attività di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti marittimi presentano un valore di soli 151.000 €. Estremamente elevata risulta, invece, quella dei trasporti marittimi - 687.000 € - (seppure con sostanziali differenze fra i trasporti effettuati da navi adibite alle merci od alle persone), così come quelli della cantieristica 229.000 € e della nautica da diporto 187.000 €.

Gli effetti moltiplicativi

Dalle attività del *cluster*, incluso quelle legate al sistema portuale, hanno poi luogo altri notevolissimi apporti per l'economia nazionale nel suo insieme, nonché per quella locale, non sempre immediatamente computabili in termini meramente quantitativi. Difatti, dal *cluster* possono avere ed hanno origine vari circuiti virtuosi che si rafforzano ed alimentano vicendevolmente.

- a) *Effetti di reddito* che si manifestano attraverso il rilevante contributo alla formazione del Pil italiano. Come già accennato e rispiegato a breve, sono notevoli gli effetti moltiplicativi del reddito e dell'occupazione grazie ai legami esistenti tra le componenti del *cluster* (che si configura sempre più come *filiera*, in cui ciascun settore partecipa ad un più vasto processo produttivo)⁶ e tra quest'ultimo e ulteriori settori a monte/valle ed all'interno del sistema marittimo stesso. Mediamente per 100 € di domanda aggiuntiva di beni o servizi del *cluster* si attivano complessivamente 232 € di nuovo reddito nel sistema economico nazionale.

⁶ Un *filiera produttiva* è interpretabile come la sequenza o successione delle operazioni che collegano i vari stadi delle attività di trasformazione/lavorazione dei beni/servizi (o delle loro gamme) da effettuare in successione per trasformare le materie prime in prodotto finito. Generalmente deborda verso orizzonti internazionali.

- b) *Effetti di sviluppo dei circuiti finanziari.* Poiché il *cluster* si presenta come un macro-comparto ad elevata intensità di investimenti, il sistema finanziario ed assicurativo detengono un peso di rilievo, contribuendo tanto al loro sviluppo quanto a quello dell'aggregato. I servizi di intermediazione monetaria e finanziaria di cui le attività industriali e di servizio del *cluster* usufruiscono sono stimate in quasi 500 milioni di €, pari all'1,7% del valore della produzione. Il valore dei servizi assicurativi ammonta a 250 milioni di €.
- c) *Contributi allo sviluppo del fattore lavoro,* con una varietà assai ampia di figure professionali ed un apprezzabile impatto occupazionale diretto e indiretto sia nei comparti a monte che a valle dei processi produttivi. In media, 100 nuove unità di lavoro operanti nel *cluster* attivano 241 unità di lavoro nel complesso dell'economia nazionale. Peraltro, la produttività per addetto si attesta su valori tra i più elevati in Italia.
- d) *Processi di sostegno all'apertura del Paese agli scambi internazionali.* Va ricordato che la grande maggioranza delle quantità di merci importate/esportate dal nostro Paese è trasportata via mare e che il *cluster* genera una quota apprezzabile di esportazioni sul totale dell'*export* italiano.
- e) *Effetti di modernizzazione dell'offerta nazionale di logistica.* Grazie al ruolo svolto dagli operatori dei trasporti marittimi, al sistema dei porti commerciali italiani ed alle Autorità portuali oggi impegnate in attività di investimento e sviluppo dei servizi offerti, si determina un rilevante impatto quantificabile sia in termini occupazionali assoluti che di benefici materiali ed immateriali per l'area territoriale nel quale ciascun porto insiste. Tra questi ultime emerge anche la spinta verso il recupero e mantenimento dei livelli di efficienza ed efficacia nell'offerta di servizi di trasporto e logistici, determinati dalla progressivo incremento concorrenziale internazionale che rende sempre più insostenibili eventuali posizioni parassitarie basate su rendite di posizione.
- f) *Contributi al mantenimento della competitività dell'intero sistema produttivo nazionale.* In fasi di deindustrializzazione come quelle registrate di recente dall'Italia, l'attuale sviluppo dell'industria della navigazione mercantile e crocieristica così come quello della nautica da diporto nonché il riposizionamento ed i nuovi investimenti che hanno interessato la cantieristica danno la misura della capacità del *cluster* di contribuire alla crescita del Sistema Paese. L'incremento dell'incidenza del Pil del *cluster* marittimo su quello nazionale dal 2,4% del 2001 al 2,7%, del 2004 ne sono prova evidente. Parimenti, la marcata compenetrazione tra le attività di tipo industriale (cantieristica, nautica, componentistica, meccanica) e quelle di servizio (logistica portuale, attività di trasporto e ausiliarie, gestione dei terminal, magazzinaggio, attività delle Autorità portuali, delle Capitanerie di porto...) indicano un modo moderno e efficiente di fare impresa, grazie alla componente terziaria che generalmente è sollecitata a rinnovarsi in modo rapido.

Nello specifico degli effetti moltiplicativi del reddito e/o dell'occupazione, va ribadito che l'integrazione di un settore con altri comparti produttivi consente tanto di valutare l'*indotto* generato da un'attività economica a livello locale quanto, oggi, di esprimere un giudizio sulla capacità competitiva. Consistenti effetti moltiplicativi, difatti, sono soliti innescare effetti di imitazione, seppure spesso involontari, relativi a strategie di mercato capaci di ottimizzare le risorse di ciascun comparto che partecipa a tale processo di integrazione, laddove *ottimizzare* non significa velocizzare il solo trasporto ma: a) velocizzare l'accessibilità ai punti nodali e tutte le attività all'interno degli stessi; b) eliminare le incongruenze organizzative tra comparti; c) migliorare i processi logistici e quindi l'intero ciclo di acquisizione/produzione/distribuzione.

Circa il reddito, dato un impatto diretto di 0,89, dai rapporti caratteristici attivati dal *cluster* emergono sia un elevato grado di integrazione con i sistemi di fornitura di prodotti e servizi utili al

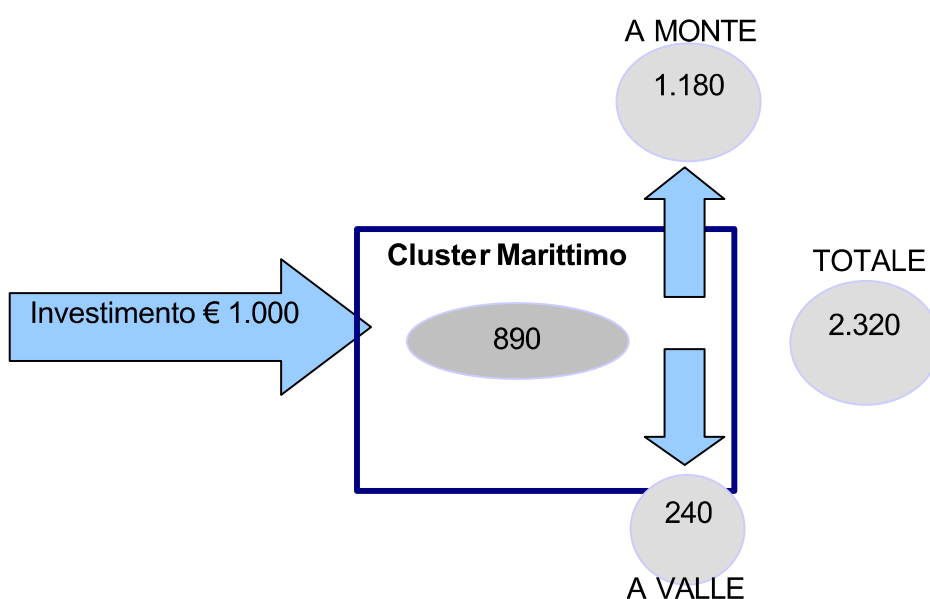
sistema marittimo (a monte) - l'impatto è di 1,19 per ogni € di domanda aggiuntiva rivolta alle attività marittime -, sia una contenuta dipendenza dall'estero nella produzione di beni (l'impatto è di 0,11), pur in un contesto in cui le importazioni sono in aumento. Per quanto appena detto, l'elevato effetto di "moltiplicazione a monte" del *cluster* va inteso quale elemento strategico per l'economia locale e nazionale nel complesso poiché ogni aumento degli investimenti o incremento della domanda interna/estera dei beni e servizi prodotti dalle attività economiche marittime genera un marcato reddito supplementare.

A valle del processo produttivo, invece, l'impatto calcolato come rapporto tra l'ammontare dei margini del commercio e del trasporto e il valore della produzione al costo dei fattori è di 0,24 (0,08 se si considera l'indotto turistico della nautica da diporto): 100 € prodotti dal comparto marittimo attivano ulteriori 24 € (o 8 €). Tale misura è ben inferiore alla misura di impatto a monte poiché essa tiene conto soltanto dei settori coinvolti nelle fasi di trasformazione, distribuzione e commercializzazione dei beni e servizi. Sono pertanto escluse da questo processo le attività ausiliarie ai trasporti marittimi e le costruzioni navali.

In pratica, considerato che il moltiplicatore complessivo del *cluster* marittimo è pari a 2,32, dati i rapporti che intercorrono tra le diverse misure economiche prese in considerazione (produzione, costi, importazioni e esportazioni), un investimento di 1.000 milioni di € in attività marittime può attivare, attraverso effetti moltiplicativi, una produzione nazionale di 2.320 €, dei quali 1.180 milioni sono indotti nelle produzioni a monte, 240 in quelle a valle ed i restanti 890 direttamente prodotti nel comparto (Figura 2). Lo stesso impatto economico può essere stimolato da un aumento dei consumi o della domanda estera (l'*export*).

Nel dettaglio di ciascuno dei cinque macrocomparti del *cluster* marittimo, la nautica da diporto ha il moltiplicatore più elevato - 4,5 -, che si riduce a 2,2 allorché depurato dalla componente turistica. L'industria cantieristica presenta un indice di 3,0, la pesca di 2,9, le componenti terziarie del *cluster*, cioè i trasporti marittimi e le attività logistiche ausiliarie, rispettivamente di 2,1 ed 1,9.

Fig. 2 - Effetto moltiplicatore investimento nel cluster marittimo



Circa il moltiplicatore dell'occupazione, va tenuto conto tanto delle Ula direttamente utilizzate nella produzione di beni e servizi, quanto di quelle attivate nei processi di

approvvigionamento e nei comparti finali della filiera produttiva. Premesso che l'insieme delle attività marittime industriali e di servizio coinvolgono complessivamente 318.484 unità di lavoro, di cui 122.386 dirette e le altre operanti nei comparti a monte (106.927) e a valle (104.297) del *cluster* marittimo italiano, il CENSIS calcola che l'impatto a monte (rapporto tra Ula a monte e le Ula dirette) è pari a 0,88; dunque un aumento di 100 unità di lavoro nei settori considerati indotto da un aumento della domanda dei corrispondenti beni e servizi attiva altre 88 Ula nei settori fornitori a monte. L'impatto a valle è, invece, 0,85.

Schema 1 – Principali indicatori del cluster marittimo (mln euro correnti)

<i>Trasporti marittimi</i>	Produzione ai prezzi base:	18.079
	Contributo al Pil:	15.684
	Ula dirette:	26.300
	Ula totali:	86.302
	Produttività:	687
<i>Attività di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti marittimi</i>	Produzione ai prezzi base:	3.940
	Contributo al Pil:	4.468
	Ula dirette:	26.048
	Ula totali:	43.534
	Produttività:	141
<i>Cantieristica navale</i>	Produzione ai prezzi base:	2.755
	Contributo al Pil:	2.510
	Ula dirette:	12.033
	Ula totali:	26.780
	Produttività:	229
<i>Nautica da diporto (senza indotto turistico)</i>	Produzione ai prezzi base:	2.190
	Contributo al Pil:	2.444
	Ula dirette:	11.719
	Ula totali:	23.853
	Produttività:	187
<i>Pesca</i>	Produzione ai prezzi base:	1.661
	Contributo al Pil:	4.636
	Ula dirette:	46.286
	Ula totali:	84.411
	Produttività:	36

Fonte: Censis, 2006.

La dimensione simile dei due impatti deriva in buona parte dall'indotto generato dalla nautica da diporto sul turismo. Infatti, come già sottolineato, il 66% (68.394 delle 104.297) delle Ula a valle corrispondono a quelle attivate da tale segmento turistico.

L'impatto a valle senza considerare tale componente, infatti, è pari a 0,29. Egualmente, la nautica da diporto genera effetti a cascata sempre più pregnanti sui comparti della componentistica meccanica, sui servizi portuali e sul sistema turistico in senso lato.

Per l'industria marittima nel suo complesso il moltiplicatore dell'occupazione è pari a 2,73 (2,18 senza indotto turistico); valore rilevante che conferma l'accentuata integrazione che sussiste tra le molteplici attività marittime, industriali, distributive-commerciali e più in generale di servizio a monte ed a valle. Come il sistema della pesca influisce sulle industrie alimentari e sulle imprese di distribuzione, così la cantieristica ha effetti moltiplicativi significativi sui comparti della componentistica meccanica e elettronica nonché su una parte di quel vasto segmento che comprende i servizi turistici (si pensi alla crocieristica).

Per le singole macrocategorie, il moltiplicatore dell'occupazione delle attività marittime industriali e di servizi è di 3,28 per i Trasporti marittimi, 1,67 per le Attività di logistica portuale ed ausiliarie ai trasporti marittimi, 2,23 per la Cantieristica navale e 1,82 per la Pesca. È da notare che il moltiplicatore del reddito delle costruzioni mercantili aveva un impatto complessivo superiore a quello dei trasporti marittimi. Come per il reddito, anche per l'occupazione la nautica da diporto - comprensiva dell'indotto derivante dal turismo - risulta il settore capace di attivare maggiormente il mercato del lavoro: 7,9 (2,04 senza indotto turistico).

Va altresì notato che l'insieme delle attività marittime che operano direttamente sul mercato registra un *valore aggiunto per unità di lavoro* diretta pari a 101.000 €, seconda solo al settore delle telecomunicazioni e nettamente superiore alla media nazionale (52.000 €) nonché a comparti come l'informatica e l'*automotive*. Per agevolare eventuali confronti, nello schema che segue si sintetizzano i principali indicatori riportati e commentati per le macrocategorie del *cluster marittimo* (anno 2004), escluso il comparto pubblico per i motivi già spiegati.

La variazione delle consistenze del cluster

Con riferimento ai 5 aggregati suddetti, nelle tabelle seguenti, (6-13) sono riportati le variazioni delle consistenze relative alle imprese ed agli addetti afferenti all'economia del mare secondo i dati dal censimento delle industrie e dei servizi dalle statistiche ISTAT. È da sottolineare che in tutti gli elencati settori il contributo della Campania è da ascrivere quasi esclusivamente alla province marittime di Salerno e Napoli.

Il primo comparto, quello della "pesca", in Italia contava 6.293 imprese nel 1981, 8.088 nel 1991 (28,5%) e 8.345 nel 2001 (3,2%). Per quanto riguarda il numero degli addetti, nel 1981 ne erano censiti 26.235, 25.337 nel 1991 (-3,4%), dato contrastante con la variazione delle imprese in chiara crescita e 39.206 nel 2001 (54,7%). Anche quest'ultimo dato risulta incoerente con la variazione percentuale del 91-01 delle imprese del settore; attestando un'elevata dinamicità dei processi di variazione dell'ampiezza aziendale che può essere letta in termini sia positivi sia negativi.

In positivo come un forte spirito di adattamento alle condizioni esogene che mutano nel tempo; tanto più che pur essendo un comparto primario la pesca continua a registrare un ampliamento del numero degli addetti. In negativo come conseguenza di una certa instabilità e turbolenza del settore; probabilmente anche di un elevato turnover.

Tab. 6 - Settore della pesca

Settore primario

PESCA, PISCICOLTURA E SERVIZI CONNESSI

ITALIA	Imprese 1981	Imprese 1991	% 81-91	Imprese 2001	% 91-01	Addetti 1981	Addetti 1991	% 81-91	Addetti 2001	% 91-01
Tot:	6.293	8.088	28,50%	8.345	3,18%	26.235	25.337	-3,42%	39.206	54,74%

CAMPANIA	Imprese 1981	Imprese 1991	% 81-91	Imprese 2001	% 91-01	Addetti 1981	Addetti 1991	% 81-91	Addetti 2001	% 91-01
Tot:	132	177	34,09%	168	-5,08%	1.697	1.193	60,30%	2.065	73,09%
BN	1	2		1		1	3		1	
NA	79	50		116		1.216	797		1.237	
AV	0	0		3		0	0		4	
SA	46	124		43		454	390		774	
CE	6	1		5		26	3		49	

Incidenza Campania su Italia

Imprese 1981	Imprese 1991	Imprese 2001	Addetti 1981	Addetti 1991	Addetti 2001
0,02	0,02	0,02	0,06	0,05	0,05

Fonte: elaborazione su dati Istat

Nella sola Campania vi erano 132 imprese nel 1981, 177 nel 1991 (34,1%), con un fortissimo impulso da parte di Salerno e 168 nel 2001 (-5,1%); quest'ultimo dato appare controtendenza con l'analoga variazione percentuale su base nazionale. Gli addetti, invece, nel 1981 erano 1.657, 1.193 nel 1991 (-29,7%) 2.065 nel 2001 (73,1%). Si tratta di consistenze che amplificano quanto verificatosi su scala nazionale e che rafforzano l'ipotesi di un'elevata sensibilità del settore della pesca agli eventi esogeni che, di volta in volta, sembrano incoraggiare o scoraggiare questa via imprenditoriale.

È da notare che l'incidenza delle imprese della Campania su scala nazionale è rimasta grossomodo stabile attorno al 2,1%, mentre il peso degli addetti è prima sceso, dal 6,5% al 4,7%, poi risalito al 5,3%. Rispetto alla media Italiana le imprese di questo settore sono più grandi in Campania poiché vi sono poche imprese ma con un numero maggiore di addetti.

Il settore della "cantieristica navale e diporto" in Italia assommava 1.645 imprese nel 1981 e 2.139 nel 1991 (30,0%); nel 2001 il numero di imprese era di 3.037 (42,0%). Riguardo gli addetti questo settore contava, nel 1981, 48.838 unità, scese a 41.109 nel 1991 (-15,8%); dato non in linea con la rispettiva variazione percentuale delle imprese che difatti risultava in crescita. Nel 2001 si contavano 30.741 addetti con una variazione percentuale negativa di -25,2%. Anche tale dato sembra incoerente con la variazione percentuale del 1991-2001 delle imprese del settore.

In Campania le imprese erano 126 nel 1981, 135 nel 1991 (7,1%) e 236 nel 2001 (74,8%); in coerenza con la variazione percentuale nazionale. Gli addetti, invece, nel 1981 erano 3.340 e 2.245 nel 1991 con una variazione percentuale negativa del 32,8%. Questo dato risulta coerente con la

variazione percentuale 81-91 degli addetti a livello nazionale. Nel 2001 si contano 1.576 addetti con una variazione percentuale negativa del 29,8%. Anche questo valore è consono alla variazione percentuale 91-01 degli addetti dell'Italia.

In termini di incidenza delle imprese della Campania su quelle dell'intera Italia, essa è, nel 1981, del 7,7%, nel 1991 del 6,3%, nel 2001 del 7,8%; dunque non c'è un trend omogeneo. Invece, l'incidenza degli addetti della Campania su Italia è, nel 1981, del 6,8%, nel 1991 del 5,5%, nel 2001 del 5,1%; un valore dunque in calo che mostra una certa despecializzazione settoriale e conferma la riduzione di ampiezza media delle aziende. Si può, dunque, asserire che rispetto alla media Italiana le imprese di questo settore sono più grandi in Campania poiché vi sono poche imprese ma con un numero maggiore di addetti. Nello specifico il riferimento è allo stabilimento della Fincantieri ed ai vari medi produttori di imbarcazioni da diporto i cui marchi sono alquanto conosciuti ed apprezzati. Rimane il fatto che gli addetti complessivi appaiono comunque in calo.

Tab.7 - Settore della cantieristica navale e diporto

Settore secondario				CANTIERISTICA NAVALE E DIPORTO						
ITALIA	Imprese 1981	Imprese 1991	% 81-91	Imprese 2001	% 91-01	Addetti 1981	Addetti 1991	% 81-91	Addetti 2001	% 91-01
Tot:	1.645	2.139	30.03%	3.037	41.99%	48.838	41.109	-15.82%	30.741	-25.22%
CAMPANIA	Imprese 1981	Imprese 1991	% 81-91	Imprese 2001	% 91-01	Addetti 1981	Addetti 1991	% 81-91	Addetti 2001	% 91-01
Tot:	126	135	7.14%	236	74.81%	3.340	2.245	-32.78%	1.576	-29.79%
BN	1	0		0		6	0		0	
NA	99	91		176		2.772	1.997		1.390	
AV	0	1		1		0	25		1	
SA	24	43		52		151	223		171	
CE	2	0		7		411	0		14	
Incidenza Campania su Italia										
Imprese 1981	Imprese 1991	Imprese 2001	Addetti 1981	Addetti 1991	Addetti 2001					
0,08	0,06	0,08	0,07	0,05	0,05					

Fonte: elaborazione su dati Istat

Per quanto concerne il settore dei “trasporti marittimi e costieri”, nel 1981 in Italia comprendeva 473 imprese e appena 272 nel 1991; con una drastica variazione percentuale negativa di ben il 42,5%. Nel 2001 segni di ripresa censivano 397 imprese, con una marcata variazione percentuale positiva del 46,0% che non riusciva, tuttavia, a riportare il totale ai valori precedenti.

Gli addetti, invece, erano 21.694 nel 1981, 16.053 nel 1991 (-26,0%) e 17.444 nel 2001 (8,7%). Pur seguendo il trend delle numerosità delle aziende, dunque, anche in questo settore si rivela un calo

complessivo dell'occupazione meno marcato della variazione delle aziende; ulteriore segnale di una crescita della dimensione media delle unità produttive (*upsizing*).

Al mero livello della sola Campania si contavano 88 imprese nel 1981, 61 imprese nel 1991 (-30,7%) e 69 nel 2001 (13,1%). Per quanto riguarda il numero degli addetti, nel 1981 si censivano 7.156 unità, 4.434 nel 1991 con variazione percentuale negativa di -38,0% e 4.686 nel 2001 (5,7%). Valori che riflettono specularmente, seppure in modo molto meno amplificato, quanto verificatosi a livello nazionale. Ne consegue che l'incidenza degli armatori della Campania a livello nazionale è passata dal 18,6% del 1981, al 22,4%, del 1991 ed al 17,4% del 2001.

Per gli addetti, invece, si rivela un costante decremento dell'incidenza relativa passata dal 33,0% nel 1981 al 27,6% nel 1991 ed al 26,9% nel 2001. Una plausibile considerazione è che rispetto alla media Italiana le imprese sono più piccole in Campania, poiché vi sono più imprese ma con un numero minore di addetti.

Tab. 8 - Settore dei trasporti marittimi e costieri

Settore terziario (servizi)				TRASPORTI MARITTIMI E COSTIERI						
ITALIA	Imprese 1981	Imprese 1991	% 81-91	Imprese 2001	% 91-01	Addetti 1981	Addetti 1991	% 81-91	Addetti 2001	% 91-01
Tot:	473	272	-42.50%	397	45.95%	21.694	16.053	-26%	17.444	8.60%
CAMPANIA	Imprese 1981	Imprese 1991	% 81-91	Imprese 2001	% 91-01	Addetti 1981	Addetti 1991	% 81-91	Addetti 2001	% 91-01
Tot:	88	61	-30.68%	69	13.11%	7.156	4.434	-38.03%	4.686	5.68%
NA	78	59		58		7.138	4.412		4.614	
SA	8	2		11		13	22		72	
CE	2	0		0		5	0		0	
Incidenza Campania su Italia										
Imprese 1981	Imprese 1991	Imprese 2001	Addetti 1981	Addetti 1991	Addetti 2001					
0,19	0,22	0,17	0,1	0,28	0,26					

Fonte: elaborazione su dati Istat

Il settore "movimentazione di merci e magazzinaggio" a livello nazionale censiva 3.465 imprese nel 1981, 3.377 nel 1991 (-2,5%) e 4.843 nel 2001 (43,4%). Per quanto riguarda il numero degli addetti essi erano 46.021 nel 1981, 55.162 nel 1991 (19,9%) e ben 126.158 nel 2001 (128,7%). Dati che segnalano un'inequivocabile espansione settoriale ed in particolare la necessità, ribadita in precedenza, di disporre di imprese di dimensioni maggiori.

In Campania, invece, dalle 476 imprese del 1981 si è passati alle 182 del 1991 (-61,8%) ed alle 318 del 2001 (74,7%); una dinamica allineata a quella nazionale seppure meno marcata. Per quanto riguarda gli addetti, nel 1981 erano 4.032 addetti, 2.560 nel 1991 (-36,5%) e 4.805 nel 2001 (87,7%); valori coerenti con l'andamento delle aziende ma che mostrano un ritardo rispetto a quanto

verificatosi a livello nazionale in questo importante, se non strategico settore fonte di notevoli prospettive occupazionale a livello internazionale.

Tab.9- Settore movimentazione merci e magazzinaggio

Settore quaternario (terziario avanzato)				MOVIMENTAZIONI DI MERCI E MAGAZZINAGGIO						
ITALIA	Imprese 1981	Imprese 1991	% 81-91	Imprese 2001	% 91-01	Addetti 1981	Addetti 1991	% 81-91	Addetti 2001	% 91-01
Tot:	3.465	3.377	-2.53%	4.843	43.41%	46.021	55.162	19.87%	126.158	128.7%
CAMPANIA	Imprese 1981	Imprese 1991	% 81-91	Imprese 2001	% 91-01	Addetti 1981	Addetti 1991	% 81-91	Addetti 2001	% 91-01
Tot:	476	182	-61.76%	318	74.72%	4.032	2.560	-36.50%	4.805	87.69%
BN	7	8		12		13	51		137	
NA	375	107		185		3.392	1.746		2.764	
AV	5	9		11		33	10		345	
SA	39	42		83		444	711		1.065	
CE	50	16		27		150	42		494	
Incidenza Campania su Italia										
Imprese 1981	Imprese 1991	Imprese 2001	Addetti 1981	Addetti 1991	Addetti 2001					
0,14	0,05	0,07	0,09	0,05	0,04					

Fonte: elaborazione su dati Istat

Non a caso l'incidenza delle imprese della Campania su quelle italiane è drasticamente scesa dal 13,7% del 1981 al 5,4% del 1991, per poi lievemente risalire al 6,6% nel 2001. L'incidenza degli addetti, invece, appare costantemente in calo passando dal 8,8% del 1981 al 4,6% del 1991 e 3,8% nel 2001; vale a dire che in Campania vi sono più imprese con un numero mediamente minore di addetti mentre praticamente dappertutto nel mondo sta avvenendo il contrario.

Il comparto delle "altre attività connesse ai trasporti per vie d'acqua" in Italia enumerava 9.602 imprese nel 1981, 6.376 nel 1991 (-33,6%) e 6.448 nel 2001 (1,1%). Per quanto riguarda il numero degli addetti, esso è rimasto sostanzialmente stabile tra 1981 e 1991, passando da 61.608 a 61.957 (0,6%), per poi esplodere nel decennio successivo: 118.292 nel 2001 (90,9%).

In Campania, invece, il comparto contava 1.115 imprese nel 1981, 901 imprese nel 1991 (-19,2%) e 714 (-20,8%) nel 2001; in piena controtendenza col resto dell'Italia. Per quanto riguarda gli addetti, in Campania nel 1981 si contavano 4.996 unità, 4.581 nel 1991 (-8,3%) e nel 2001 4.903 (7,0%). Valore coerente con la variazione percentuale 91-01 degli addetti dell'Italia.

L'incidenza delle imprese della Campania su Italia è passata dall'11,6% al 14,1%, del 1981 del 1991 ed 11,1% nel 2001. L'incidenza degli addetti, invece, passa all'8,1% del 1981 al 7,4% del 1991 e 4,1% del 2001. Una considerazione da fare è che rispetto alla media Italiana le imprese sono, come oramai di consueto, più piccole in Campania.

Tab.12- Settore delle altre agenzie di trasporto

Settore quaternario (terziario avanzato)				ATTIVITÀ DELLE ALTRE AGENZIE DI TRASPORTO						
ITALIA	Imprese 1981	Imprese 1991	% 81-91	Imprese 2001	% 91-01	Addetti 1981	Addetti 1991	% 81-91	Addetti 2001	% 91-01
Tot:	2.870	4.437	54.60%	4.942	11.38%	26.676	34.333	28.70%	39.088	13.84%
CAMPANIA	Imprese 1981	Imprese 1991	% 81-91	Imprese 2001	% 91-01	Addetti 1981	Addetti 1991	% 81-91	Addetti 2001	% 91-01
Tot:	161	244	51.55%	382	56.55%	919	1.229	33.73%	1.386	12.77%
BN	1	7		0		17	17		0	
NA	136	188		307		714	979		996	
AV	1	4		5		7	14		29	
SA	23	37		56		181	182		325	
CE	0	8		14		0	37		36	
Incidenza Campania su Italia										
Imprese 1981	Imprese 1991	Imprese 2001	Addetti 1981	Addetti 1991	Addetti 2001					
0,06	0,05	0,08	0,03	0,04	0,03					

Fonte: elaborazione su dati Istat

Tab.13- Totale di tutti i settori dell'economia del mare

TOTALE DI TUTTI I SETTORI DELL'ECONOMIA MARITTIMA									
Italia									
Imprese 1981	Imprese 1991	% 81-91	Imprese 2001	% 91-01	Addetti 1981	Addetti 1991	% 81-91	Addetti 2001	% 91-01
26.868	29.945	11.45%	37.761	26.10%	248.557	262.945	5.79%	414.583	57.67%
Campania									
Imprese 1981	Imprese 1991	% 81-91	Imprese 2001	% 91-01	Addetti 1981	Addetti 1991	% 81-91	Addetti 2001	% 91-01
2.300	2.063	-10.30%	2.601	26.07%	23.126	17.714	-23.40%	21.828	23.22%
Incidenza Campania su Italia									
Imprese 1981	Imprese 1991	Imprese 2001	Addetti 1981	Addetti 1991	Addetti 2001				
8,6%	6,9%	6,9%	9,3%	6,7%	5,3%				

Fonte: elaborazione su dati Istat

Ne consegue che l'incidenza della Campania a livello nazionale appare in chiaro decremento passando, in termini di aziende, dal 8,6% del 1981 al 6,9% del 1991; valore confermato anche nel 2001. Per gli addetti l'incidenza è scesa dal 9,3% del 1981, al 6,7 % del 1991 e 5,3% del 2001.

Si tratta, ad ogni modo, non solo di un problema legato all'economia del mare di per sé, che pur rappresenta, nel suo complesso, un comparto in espansione in virtù dell'accresciuta domanda di traffico merci e passeggeri a livello nazionale ed internazionale, ma di una situazione di ordine generale che coinvolge quasi tutti i settori economici regionali. Considerando, infatti, il peso del comparto dell'economia del mare nel suo insieme sul totale delle attività economiche si nota quanto segue.

Tab.14 - Incidenza settoriale dell'economia del mare

Base per incidenza settoriale					
ITALIA					
Imprese 1981	Imprese 1991	Imprese 2001	Addetti 1981	Addetti 1991	Addetti 1991
10,7%	14,8%	13,1%	10,7%	13,1%	9,4%
CAMPANIA					
Imprese 1981	Imprese 1991	Imprese 2001	Addetti 1981	Addetti 1991	Addetti 2001
7,0%	11,8%	14,7%	4,0%	6,9%	6,3%

Fonte: *elaborazione su dati Istat*

A livello nazionale l'incidenza dell'economia del mare in termini di numerosità delle imprese è salita dal 10,7% del 1981 al 14,8% del 1991, per poi ridiscendere al 13,1% del 2001. Per gli addetti si è passati dal 10,7% del 1981 al 13,1% del 1991 e 9,4% nel 2001.

A livello della sola Campania, invece, si è passati dal 7,0% del 1981 all'11,8% del 1991 ed al 14,7% del 2001; in termini di numerosità delle aziende, dunque, il trend è positivo segno della comprensione, da parte imprenditoriale, dell'importanza strategica di questi settori legati o rientranti nell'economia del mare. Per gli addetti, invece, si è passati dal 4,0% del 1981 al 6,9% del 1991 e 6,3% nel 2001. In generale, dunque, il peso dell'economia del mare in Campania è crescente; quantunque, come già ripetutamente visto, le imprese risultano di dimensioni più contenute rispetto alla media nazionale; già di per sé inferiore a quella internazionale.

Ai fini di una migliore comprensione delle dinamiche aziendali, si riporta brevemente un approfondimento, sia a livello meramente campano che nazionale, sulle imprese coinvolte nell'economia marittima dividendole per forma giuridica e classe dimensionale onde comprendere quale tipologia prevale nei diversi settori e dove sono posizionate le imprese di maggiori dimensioni. Per la forma giuridica si è tenuto conto in particolare delle imprese individuali, di società per azioni (Spa), di società a responsabilità limitata (Srl), mentre le altre topologie d'impresa, meno frequenti, sono state tra loro accorpate. Per la classe dimensionale è stata effettuata la suddivisione in microimprese da 1 a 9 addetti, piccole aziende da 10 a 49 addetti, medio-piccole aziende da 50 a 249 e grandi imprese con oltre 250 addetti.

Per il settore della Pesca, in Campania si contavano 90 ditte individuali nel 1981, 125 nel 1991 e 57 nel 2001. Le Spa erano solo 1 nel 1981, nessuna nel 1991 ed ancora solo 1 nel 2001. Le Srl erano

3 imprese nel 1981 e nel 1991, 10 nel 2001. Le altre forme d'impresa includevano 38 aziende nel 1981 e 1991 ma 100 nel 2001.

Tab.15 - Imprese dell'economia marittima divise per forma giuridica, Campania

Imprese dell'economia marittima divise per forma giuridica della regione Campania

Imp individuale			Spa			Srl			Altre forme d'impresa		
1981	1991	2001	1981	1991	2001	1981	1991	2001	1981	1991	2001
90	125	57	1	0	1	3	3	10	38	38	100
60	49	72	14	10	16	26	34	71	26	42	77
25	3	1	20	11	22	12	18	24	31	37	22
356	78	66	16	6	9	36	31	105	68	67	137
953	681	347	6	5	20	34	44	86	122	171	261
85	121	224	3	2	3	61	102	217	53	138	270
58	72	93	8	8	14	27	52	157	68	112	118

Fonte: *elaborazione su dati Istat*

Il comparto della Cantieristica navale e del diporto comprendeva 60 imprese individuali nel 1981, 49 nel 1991 e 72 nel 2001. Le Spa erano 14 nel 1981, 10 nel 1991 e 16 nel 2001; le Srl 26 nel 1981, 34 nel 1991, 71 nel 2001. Le altre forme d'impresa erano 26 nel 1981, 42 nel 1991, 77 nel 2001.

I trasporti marittimi e costieri erano costituiti da 25 imprese individuali nel 1981, 3 nel 1991 e 1 nel 2001. Vi erano 20 Spa nel 1981, 11 nel 1991 e 22 nel 2001. Questo settore inoltre contava 12 Srl nel 1981, 18 nel 1991 e 24 nel 2001. Le altre forme d'impresa erano 31 nel 1981, 37 nel 1991 e 22 nel 2001.

La categoria delle movimentazioni di merci e magazzinaggio comprendeva 356 imprese individuali nel 1981, 78 nel 1991, 66 nel 2001. Vi erano 16 società per azioni nel 1981, 6 nel 1991, 9 nel 2001. Le Srl erano 38 nel 1981, 31 nel 1991 e 105 nel 2001. Le altre forme d'impresa erano 68 nel 1981, 67 nel 1991 e 137 nel 2001.

Il settore delle altre attività connesse ai trasporti per vie d'acqua racchiudeva in se 953 imprese individuali nel 1981, 681 nel 1991, 347 nel 2001. Le Spa erano 6 nel 1981, 5 nel 1991 e 20 nel 2001. Le Srl erano 34 nel 1981, 44 nel 1991, 86 nel 2001. Le altre forme d'impresa erano 122 nel 1981, 171 nel 1991, 261 nel 2001.








Il settore delle attività delle agenzie di viaggio comprendeva 85 imprese individuali nel 1981, 121 nel 1991, 224 nel 2001. Vi erano 3 Spa nel 1981, 2 nel 1991, 3 nel 2001. Le Srl erano 61 nel 1981, 102 nel 1991, 217 nel 2001. Le altre forme d'impresa erano 53 nel 1981, 138 nel 1991, 270 nel 2001.

La categoria delle altre agenzie di trasporto assommava 58 imprese individuali nel 1981, 72 nel 1991, 93 nel 2001. Vi erano 8 Spa nel 1981, 8 nel 1991 e 14 nel 2001. Vi erano 27 Spa nel 1981, 52 nel 1991, 157 nel 2001. Le altre forme d'impresa erano 68 nel 1981, 112 nel 1991, 116 nel 2001.

Tab.16 - Imprese dell'economia marittima divise per forma giuridica, Italia

Imprese dell'economia marittima divise per forma giuridica dell'Italia

Imp individuale			Spa			Srl			Altre forme d'impresa		
1981	1991	2001	1981	1991	2001	1981	1991	2001	1981	1991	2001
4.380	5.888	4.883	43	16	20	81	109	237	1.789	2.075	3.205
905	943	1.304	129	99	95	226	461	857	385	1.750	781
224	150	569	162	79	107	102	109	194	160	181	265
1.859	1.327	738	209	158	208	363	597	1.226	1.034	1.295	2.670
7.351	3.994	2.551	157	122	278	521	696	1.498	1.573	1.564	2.121
899	1.336	2.746	126	69	124	873	2.093	4.081	622	1.758	2.798
890	1.220	1.205	178	160	227	921	1.867	2.565	881	1.190	944

 Pesca, piscicoltura e servizi connessi
 Cantieristica navale e Diporto
 Trasporti marittimi e costieri
 Movimentazione di merci e magazzinaggio
 Altre attività connesse ai trasporti per vie d'acqua
 Attività delle agenzie di viaggio
 Attività delle altre agenzie di trasporto

Fonte: *elaborazione su dati Istat*

A livello nazionale, invece, per il settore della Pesca si contavano 4.380 ditte individuali nel 1981, 5.888 nel 1991 e 4.883 nel 2001. Le Spa erano 43 nel 1981, 16 nel 1991 e 20 nel 2001. Per le Srl vi erano 81 imprese nel 1981, 109 nel 1991 e 237 imprese nel 2001. Le altre forme d'impresa erano 1.789 nel 1981, 2.075 nel 1991 e 3.205 nel 2001.

Il comparto della Cantieristica navale e Diporto assommava 905 imprese individuali nel 1981, 943 nel 1991 e 1.304 nel 2001. Le Spa erano 129 nel 1981, 99 nel 1991 e 95 nel 2001. Le Srl erano 226 nel 1981, 461 nel 1991, 857 nel 2001. Le altre forme d'impresa erano 385 nel 1981, 1.750 nel 1991, 781 nel 2001.

I trasporti marittimi e costieri erano costituiti da 224 imprese individuali nel 1981, 150 nel 1991 e 569 nel 2001. Vi erano 162 Spa nel 1981, 79 nel 1991 e 107 nel 2001. Questo settore inoltre contava 102 Srl nel 1981, 109 nel 1991 e 194 nel 2001. Le altre forme d'impresa erano 160 nel 1981, 181 nel 1991 e 265 nel 2001.

La categoria delle movimentazioni di merci e magazzinaggio comprendeva 1.859 imprese individuali nel 1981, 1.327 nel 1991, 738 nel 2001. Vi erano 209 società per azioni nel 1981, 158 nel 1991, 208 nel 2001. Le Srl erano 363 nel 1981, 597 nel 1991 e 1.226 nel 2001. Le altre forme d'impresa erano 1.034 nel 1981, 1.295 nel 1991 e 2.670 nel 2001.

Il settore delle altre attività connesse ai trasporti per vie d'acqua racchiudeva in sé 7.351 imprese individuali nel 1981, 3.994 nel 1991, 2.551 nel 2001. Le Spa erano 157 nel 1981, 122 nel 1991 e 278 nel 2001. Le Srl erano 521 nel 1981, 696 nel 1991, 1.498 nel 2001. Le altre forme d'impresa erano 1.573 nel 1981, 1.564 nel 1991, 2.121 nel 2001.

Il settore delle attività delle agenzie di viaggio comprendeva 899 imprese individuali nel 1981, 1.336 nel 1991, 2.746 nel 2001. Vi erano 126 Spa nel 1981, 69 nel 1991, 124 nel 2001. Le Srl erano 873 nel 1981, 2.093 nel 1991, 4.081 nel 2001. Le altre forme d'impresa erano 622 nel 1981, 1.758 nel 1991, 2.798 nel 2001.

La categoria delle attività delle altre agenzie di trasporto assommava 890 imprese individuali nel 1981, 1.220 nel 1991, 1.205 nel 2001. Vi erano 178 Spa nel 1981, 160 nel 1991 e 227 nel 2001. Vi erano 921 Spa nel 1981, 1.867 nel 1991, 2.565 nel 2001. Le altre forme d'impresa erano 881 nel 1981, 1.190 nel 1991, 944 nel 2001.

Tab.17 - Imprese dell'economia marittima per classe dimensionale, Campania

Imprese dell'economia marittima divise per classe dimensionale della regione Campania

1-9			10-49			50-249			>250		
1981	1991	2001	1981	1991	2001	1981	1991	2001	1981	1991	2001
96	155	123	29	17	34	7	5	10	0	0	1
77	94	191	40	33	41	7	7	4	2	1	0
58	36	29	24	28	28	3	2	9	3	3	3
434	136	221	36	41	90	4	3	15	2	3	2
1074	858	637	28	35	64	9	3	9	4	5	4
184	333	672	17	30	41	1	0	1	0	0	0
135	212	357	26	32	24	0	0	1	0	0	0

Pesca, piscicoltura e servizi connessi

Cantieristica navale e Diporto

Trasporti marittimi e costieri

Movimentazione di merci e magazzinaggio

Altre attività connesse ai trasporti per vie d'acqua

Attività delle agenzie di viaggio

Attività delle altre agenzie di trasporto

Fonte: *elaborazione su dati Istat*

Circa la *classe dimensionale*, In Campania, per il settore della Pesca si contavano 960 microimprese nel 1981, 155 nel 1991 e 123 nel 2001. Le aziende con 10-49 addetti erano 29 nel 1981, 17 nel 1991 e 34 nel 2001. Per le società con 50-249 addetti vi erano 7 imprese nel 1981, 5 nel 1991 e 10 imprese nel 2001. Le grandi imprese erano 0 nel 1981 e nel 1991, 1 nel 2001.

Il comparto della Cantieristica navale e Diporto includeva 77 microimprese nel 1981, 94 nel 1991 e 191 nel 2001. Le aziende con 10-49 addetti erano 40 nel 1981, 33 nel 1991 e 41 nel 2001. Le società con 50-249 addetti erano 7 imprese nel 1981 e 1991, 4 nel 2001. Le grandi imprese erano 2 nel 1981, 1 nel 1991 e 0 nel 2001.

I trasporti marittimi e costieri erano costituiti da 58 microimprese nel 1981, 36 nel 1991 e 29 nel 2001. Le società con 10-49 addetti erano 24 nel 1981, 28 nel 1991 e nel 2001. Le società con 50-249 addetti erano 3 nel 1981, 2 nel 1991 e 9 nel 2001. Le grandi imprese sono rimaste costanti nel trentennio 81-01 (3).

La categoria delle movimentazioni di merci e magazzinaggio comprendeva 434 microimprese nel 1981, 136 nel 1991 e 221 nel 2001. Le società con 10-49 addetti erano 36 nel 1981, 41 nel 1991 e 90 nel 2001. Per le società con 50-249 addetti erano 4 nel 1981, 3 nel 1991, 15 nel 2001. Le grandi imprese erano 2 nel 1981, 3 nel 1991 e 2 nel 2001.

Il settore delle altre attività connesse ai trasporti per vie d'acqua racchiudeva in sé 1.074 microimprese nel 1981, 858 nel 1991 e 637 nel 2001. Le aziende con 10-49 addetti erano 28 nel 1981, 35 nel 1991 e 64 nel 2001. Le società con 50-249 addetti erano 9 imprese nel 1981, 3 nel 1991, 9 imprese nel 2001. Le grandi imprese erano 4 nel 1981, 5 nel 1991 e 4 nel 2001.

Il comparto delle attività delle agenzie di viaggio comprendeva 184 microimprese nel 1981, 333 nel 1991 e 672 nel 2001. Le aziende con 10-49 addetti erano 17 nel 1981, 30 nel 1991 e 41

nel 2001. Le società con 50-249 addetti erano 1 nel 1981, nessuna nel 1991, 1 nel 2001. Non vi erano grandi imprese nel trentennio 81-01.

Tab.18 - Imprese dell'economia marittima divise per classe dimensionale, Italia;

Imprese dell'economia marittima divise per classe dimensionale dell'Italia

1-9			10-49			50-249			>250		
1981	1991	2001	1981	1991	2001	1981	1991	2001	1981	1991	2001
5.876	7.815	7.654	357	230	597	59	40	86	1	3	8
1208	1.656	2.519	343	412	456	75	65	55	19	6	7
469	369	925	129	103	147	33	29	47	17	18	16
2.684	2.433	2.923	610	701	1.292	152	218	557	19	25	71
9.157	5.889	5.674	351	394	599	64	65	134	30	28	41
2165	4.713	9.057	321	503	632	30	36	51	4	4	9
2277	3.683	4.170	539	690	683	45	53	75	9	11	14

Pesca, piscicoltura e servizi connessi
 Cantieristica navale e Diporto
 Trasporti marittimi e costieri
 Movimentazione di merci e magazzinaggio
 Altre attività connesse ai trasporti per vie d'acqua
 Attività delle agenzie di viaggio
 Attività delle altre agenzie di trasporto

Fonte: elaborazione su dati Istat

La categoria delle attività delle altre agenzie di trasporto assommava 135 microimprese nel 1981, 212 nel 1991 e 357 nel 2001. Le aziende con 10-49 addetti erano 26 nel 1981, 32 nel 1991 e 24 nel 2001. Le società con 50-249 addetti erano 0 imprese nel 1981 e 1991, 1 nel 2001. Non vi erano grandi imprese nel trentennio 81-01.

In Italia, per il settore della Pesca, si contavano 5.876 microimprese nel 1981, 7.815 nel 1991 e 7.654 nel 2001. Le aziende con 10-49 addetti erano 357 nel 1981, 230 nel 1991 e 597 nel 2001. Le società con 50-249 addetti erano 59 imprese nel 1981, 40 nel 1991 e 86 nel 2001. Le grandi imprese erano 1 nel 1981, 3 nel 1991 e 8 nel 2001.

Il comparto della Cantieristica navale e Diporto assommava 1.208 microimprese nel 1981, 1.656 nel 1991 e 2.519 nel 2001. Le aziende con 10-49 addetti erano 343 nel 1981, 412 nel 1991 e 456 nel 2001. Le imprese con 50-249 addetti erano 75 nel 1981, 65 nel 1991, 56 nel 2001. Le grandi imprese erano 19 nel 1981, 6 nel 1991 e 7 imprese nel 2001.

I trasporti marittimi e costieri erano costituiti da 469 microimprese nel 1981, 369 nel 1991 e 925 nel 2001. Le aziende con 10-49 addetti erano 129 nel 1981, 103 nel 1991 e 147 nel 2001. Le società con 50-249 addetti erano 33 nel 1981, 29 nel 1991, 47 nel 2001. Le grandi imprese erano 17 nel 1981, 18 nel 1991 e 16 nel 2001.

La categoria delle movimentazioni di merci e magazzinaggio comprendeva 2.684 microimprese nel 1981, 2.433 nel 1991 e 2.923 nel 2001. Le aziende con 10-49 addetti erano 610 nel 1981, 701 nel 1991 e 1.292 nel 2001. Le imprese con 50-249 addetti erano 152 nel 1981, 218 nel 1991, 557 nel 2001. Le grandi imprese erano 19 nel 1981, 25 nel 1991 e 71 nel 2001.

Il settore delle altre attività connesse ai trasporti per vie d'acqua racchiudeva 9.157 microimprese nel 1981, 5.889 nel 1991 e 5.674 nel 2001. Le aziende con 10-49 addetti erano 351 nel 1981, 394 nel 1991 e 599 nel 2001. Per le società con 50-249 addetti vi erano 64 imprese nel 1981, 65 nel 1991, 134 imprese nel 2001. Le grandi imprese erano 30 nel 1981, 28 nel 1991 e 41 nel 2001.

Il comparto delle attività delle agenzie di viaggio comprendeva 2.165 microimprese nel 1981, 4.713 nel 1991 e 9.057 nel 2001. Le aziende con 10-49 addetti erano 321 nel 1981, 503 nel 1991 e 632 nel 2001. Le aziende con 50-249 addetti erano 30 imprese nel 1981, 36 nel 1991, 51 nel 2001. Le grandi imprese erano 4 nel 1981 e nel 1991, 9 nel 2001.

La categoria delle “altre agenzie di trasporto” assommava 2.277 microimprese nel 1981, 3.683 nel 1991 e 4.170 nel 2001. Le aziende con 10-49 addetti erano 639 nel 1981, 690 nel 1991 e 683 nel 2001. Le imprese con 50-249 addetti erano 45 nel 1981, 53 nel 1991, 75 imprese nel 2001. Le grandi imprese erano 9 nel 1981, 11 nel 1991 e 14 nel 2001.

A fronte di questo quadro storico, pur in mancanza di dati ufficiali elaborati dall'Istat, nella tab.19 si riportata la situazione regionale delle imprese del settore divise per provincia aggiornata al 2010. Un database costruito sugli archivi AIDA disponibili alla Camera di Commercio di Napoli ma che includono solo le imprese con un fatturato maggiore di 100.000 euro; peraltro i codici sono immediatamente confrontabili.

Tab.19 – Le imprese dell'economia marittima al 2010

CODICI	DESCRIZIONE ATTIVITA'	AV	BN	CE	NA	SA	TOT
03	Pesca e acquacoltura	0	0	0	12	5	17
03.11.00	Pesca in acque marine e lagunari e servizi connessi	0	1	3	147	74	225
03.21.00	Acquacoltura in acqua di mare, salmastra o lagunare e servizi connessi	1	0	4	55	5	65
30.1	Costruzioni di navi e imbarcazioni	5	0	3	152	28	188
30.11	Costruzione di navi e di strutture galleggianti	0	0	7	89	20	116
30.11.02	Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche (esclusi i sedili per navi)	0	0	5	55	12	72
30.12.00	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive	2	4	25	219	68	318
38.31.20	Cantieri di demolizione navali	0	0	0	10	0	10
33.15.00	Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)	0	1	9	151	18	179
50	Trasporto marittimo e per vie d'acqua	0	0	2	292	23	317
50.10.00	Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	0	0	0	15	1	16
50.20.00	Trasporto marittimo e costiero di merci	0	0	0	15	0	15
52	magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	1	0	1	21	35	58
52.24.20	Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali	0	0	0	33	3	36
52.10.10	Magazzini di custodia e deposito per conto terzi	7	2	25	75	21	130
52.10.20	Magazzini frigoriferi per conto terzi	0	0	7	31	5	43
52.21.40	Gestione di centri di movimentazione merci (interporti)	0	0	0	5	2	7
52.22.09	Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua	1	1	8	284	70	364
52.29.10	Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	0	3	6	246	22	277
52.29.21	Intermediari dei trasporti	3	0	13	87	39	142
79.1	Attività delle agenzie di viaggio e dei tour operator	50	36	91	790	182	1149
79.12.00	Attività dei tour operator	0	0	1	5	1	7
79.90.19	Altri servizi di prenotazione e altre attività di assistenza turistica non svolte dalle agenzie di viaggio nca	2	0	6	31	12	51
85.32.09	Altra istruzione secondaria di secondo grado di formazione tecnica, professionale e artistica	1	4	6	61	9	81

Fonte: elaborazione su dati AIDA-CCIAA

Pur tenendo conto di queste precisazioni emergono, come si spiega di seguito, notevoli rilevanti anomalie nel confronto dei dati con una sistematica sovrastima da parte degli archivi camerali; anche sintomo di una probabile registrazione di aziende non attive o di cessazioni non comunicate. Si conferma, ovviamente, il contributo quasi esclusivo apportato dalle province di Napoli e di Salerno.

Il comparto della Pesca e le sue sottocategorie contano attualmente 307 imprese rispetto alle 168 del 2001; un dato alquanto anomalo giacché le imprese della pesca dovrebbero essere quelle con minore fatturato medio nel comparto, data l'elevatissima incidenza di microimprese. La diffusione della piscicoltura non riesce a giustificare tale divario quantitativo.

Le costruzioni (e demolizioni) di navi e imbarcazioni con le relative sottocategorie è composto da 376 imprese mentre quello relativo alla sola costruzione di imbarcazioni da diporto con le sue sottocategorie assomma a 507 imprese. Anche in questo caso, pur considerando che si tratta di un comparto in notevole espansione, emerge una chiara anomalia giacché, nel complesso, i suddetti due comparti ammontavano solo a 236 imprese. Nel caso della nautica da diporto, peraltro, la realtà empirica suffragata dalle tabelle sopra mostrate consente di notare che la grande maggioranza delle aziende sono ditte individuali con meno di 10 addetti che svolgono lavorazioni artigianali. È probabile anche che alcune di queste imprese si siano diluite nel comparto delle attività di supporto ai trasporti per via d'acqua.

La categoria del trasporto marittimo e per vie d'acqua con le sue sottocategorie conta 348 imprese rispetto alle 69 censite ufficialmente dall'Istat. Il magazzinaggio e le attività di supporto ai trasporti con le sue sottocategorie comprende 1.057 imprese rispetto alle 1.032 censite nel 2001 (incluso la categoria delle altre attività connesse ai trasporti per vie d'acqua).

Le attività delle agenzie di viaggio e dei tour operator comprendono 1.207 aziende mentre, cumulativamente, al 2001 il settore delle agenzie di viaggio ed altre attività di viaggio risultavano 1.096; un valore dunque allineato considerando le esclusioni delle aziende con meno di 100.000 euro di fatturato ed il fatto che in essi erano inclusi anche gli 81 istituti di formazione tecnica riportati nella tabella 19.

Nel complesso, ad ogni modo, a conferma del difficile se non improbo confronto allorché le fonti utilizzate sono differenti, è da dire che mentre dai database Aida risultano presenti ben 3.803 imprese appartenenti all'economia del mare, dalle statistiche ufficiali dell'Istat, pur se del 2001, si registrano appena 2601 aziende. Una discrepanza troppo ampia per poter essere spiegata solo con una dinamica economica espansiva ma che, appunto, va ricondotta anzitutto ai criteri di classificazione e ripartizione delle aziende in categorie.

3 – ANALISI DEI FABBISOGNI DI FIGURE PROFESSIONALI E DI COMPETENZE

3.1 Nota metodologica

Come è noto, la progettazione di un intervento di formazione professionale implica la definizione di tutti gli aspetti della situazione formativa (bisogni di formazione, obiettivi didattici, condizioni di apprendimento, metodi didattici, elementi organizzativi) e la loro armonizzazione, in relazione ai fabbisogni organizzativi da soddisfare. La definizione di tali diversi aspetti della situazione formativa deve avvenire ad un livello di dettaglio tale da permettere la stima degli elementi di costo e del valore dei benefici, allo scopo di valutare sia la redditività degli investimenti in formazione, sia l'efficacia dell'intervento formativo.

In realtà, avendo l'attività di progettazione carattere metadisciplinare e la molteplicità di variabili che entrano in gioco quando si vuole realizzare un intervento di formazione, si potrebbe supporre che non esista un "modello di progettazione ideale", una *one best way*. Infatti, le metodologie e le caratteristiche della progettazione esecutiva di un intervento di formazione sono solitamente definite in relazione a una serie di fattori, tra i quali spiccano, per livello di incidenza: obiettivi della formazione e contesto di riferimento.

I primi sono costituiti dai traguardi didattici che si propone l'intervento formativo, in termini di cambiamento della struttura della professionalità dei partecipanti, in relazione ai fabbisogni organizzativi di formazione. Tali fabbisogni di formazione possono essere ricondotti al cambiamento organizzativo, al miglioramento delle performance, allo sviluppo di carriera interno all'azienda o del singolo indipendentemente dall'organizzazione d'appartenenza.

Emerge, quindi, quale obiettivo degli interventi formativi, lo sviluppo della flessibilità occupazionale, ovvero l'aumento del potenziale di impiego della risorsa umana, laddove per flessibilità si intende la capacità di attivare comportamenti organizzativi più complessi, più articolati, capaci di dare risposta a modalità del tutto differenti da situazione a situazione, di saper lavorare con stili, professionalità, culture organizzative e valori del tutto differenti dai propri, di saper interpretare più ruoli contemporaneamente o in tempi differenti (versatilità).⁷ Tale obiettivo rispecchia le tendenze che si affermano nel mondo del lavoro, i cui aspetti più significativi, ai fini delle ricadute formative, insistono sui due grandi pilastri dell'*integrazione* e della *flessibilità*.

Gli obiettivi, chiaramente, condizionano la scelta dei *referenti* e dei soggetti comprimari da coinvolgere, sia in fase di progettazione, sia in fase di valutazione dell'intervento formativo; essi, inoltre, influiscono sulla scelta delle *categorie concettuali* da adottare per la progettazione, scelta che è effettuata anche in relazione alla dimensione "contesto" azienda, territorio o settore. La scelta del contesto determinano sia le *categorie concettuali* da adottare per la progettazione (qualifiche professionali, conoscenze o aree disciplinari, competenze) sia altri aspetti peculiari delle modalità di progettazione, quali i *Livelli di analisi* (interlocutori da coinvolgere: Associazioni di categoria, imprenditori, dipendenti), e la *numerosità dei segmenti da individuare*, pur nel rispetto di un approccio integrato della formazione (segmentazione del settore in sotto-settori, dell'azienda in aree funzionali o mercati geografici, ecc.).

⁷ Cfr. Fontana F., 1989, "Lo sviluppo del personale", Giappichelli; Lipari D., 1987, "Idee e modelli di progettazione nei processi formativi", EL Edizioni lavoro. Civelli F., Manara D., 1997, "Lavorare con le competenze", Guerini.

Step prioritario alla progettazione esecutiva di un intervento di formazione è rappresentata dall'Analisi dei fabbisogni formativi, intesa nella sua accezione più ampia, che rappresenta quella fase del processo delle politiche formative e del lavoro nella quale sono rilevate e analizzate le necessità professionali e formative del contesto territoriale, settoriale e/o aziendale nel quale si agisce. Essa si pone, infatti, quale elemento fondamentale del raccordo tra sistema formativo e sistema produttivo; elemento che attraverso la programmazione delle attività può assicurare un contributo costante per il rinnovamento dell'offerta formativa.

Focalizzando l'attenzione sul processo formativo, distinto in *sistema informativo* e *sistema operativo*, l'analisi dei fabbisogni alimenta il sistema informativo, che comprende anche la fase di valutazione dei risultati. Afferiscono al sistema operativo, invece, la progettazione dei corsi/moduli formativi e l'erogazione della formazione.

È, altresì, opportuno ricordare l'esistenza di una pluralità di accezioni con cui la locuzione "analisi dei fabbisogni formativi" è utilizzata alla stregua di rilevazione, interpretazione e/o anticipazione dei fabbisogni; ma un conto è parlare di "rilevazione dei fabbisogni" che esistono - nascosti - indipendentemente dalla consapevolezza che ne hanno gli attori sociali, e che si tratta solo di rilevare, cioè di scoprire e portare alla luce, un'altro conto è parlare di "rilevazione dei fabbisogni". In questo caso si accredita l'immagine di fabbisogni da "analizzare", e cioè da interpretare, da "filtrare" attraverso qualche tipo di lente; fabbisogni non "dati", bensì "costituiti" da un analista (persona singola, struttura, ente o altro) che li produce come risultato di un lavoro di rilevazione da un lato e di "filtraggio" e "interpretazione" dall'altro lato.⁸

Oggigiorno si concorda nel ritenere che la formazione non è una variabile dipendente, ma interagisce col mercato del lavoro, con le possibilità di sviluppo dei sistemi produttivi locali, sino a giungere all'affermazione – oggi unanimemente condivisa – che la formazione deve anticipare, non inseguire i fabbisogni. L'attività di analisi dei fabbisogni è solitamente scomponibile in raccolta dati e analisi dei dati. La scelta delle metodologie da adottare nella prima e seconda fase va fatta secondo criteri coerenti tra loro.

Non esiste il "modello per eccellenza", bisogna prendere in considerazione una serie di variabili che rendono uno o più metodi quelli idonei per il caso specifico. Un giusto approccio nello sviluppo di una strategia di analisi dei fabbisogni formativi consiste quindi nel pensare alla raccolta di informazioni e alla metodologia di analisi come due parti tra loro complementari e di scegliere le metodologie appropriate a seconda delle situazioni in cui si agisce.

Alla luce di queste considerazioni di ordine generale, nella presente analisi si sono adottati i seguenti step. Il primo step dell'indagine ha riguardato la formulazione e l'elaborazione di un complesso di "ipotesi-guida" emerse dell'analisi delle fonti bibliografiche raccolte sulla tematica prescelta.

Tali fonti sono state solitamente selezionate con riferimento a tutti i settori inclusi nell'economia del mare (dalla cantieristica alla nautica da diporto). Tuttavia, onde evitare di agire a raggiera accumulando informazioni ma rischiando di disperdere preziose conoscenze, i criteri di identificazione hanno riguardato un'età massima dei contributi di 10 anni, un'attinenza almeno indiretta con i problemi della formazione e/o della disponibilità di competenze, *knowledge* e professionalità, un almeno implicito riferimento territoriale in quanto a provenienza dell'autore, oggetto e tema.

⁸ Cfr. P.G. Bresciani, M. Gatti, C. Tagliaferro, P. Taronna, 1992, "Lineamenti per un modello di rilevazione", in *Osservatorio Isfol* n. 6; Rapporto Isfol 1996, Angeli. Quaglini G.P., 1985, *Fare formazione*, Il Mulino.

Successivamente, è stata progettata un'indagine empirica mirante all'identificazione delle precipue caratteristiche soggettive di un campione di imprenditori dell'economia del mare che fosse, pur nella molteplicità dei settori del comparto marittimo in senso lato, rappresentativo della realtà indagata onde evincere diversità e similarità di comportamento e per esplicitare le relazioni tra i processi decisionali e le performance aziendali. La strategia prescelta per la ricerca è stata di tipo intensivo, privilegiando la profondità e l'accuratezza su un campione attentamente definito rispetto alla vastità e al significato statistico.

Per la definizione del campo d'analisi, in coerenza con molti contributi presenti negli studi economico-aziendali, si è ricorso a criteri dimensionali. La fase successiva ha, quindi, portato alla formulazione delle ipotesi di interpretazione sistematica relative all'indagine mediante il confronto con le posizioni proposte in dottrina e riportate nell'analisi documentale.

L'attività di ricerca intende poi concludersi con l'identificazione di alcuni dei fattori che incidono sul processo decisionale aziendale, modellando ed eventualmente stereotipando comportamenti e scelte aziendali in relazione alla tematica dell'adeguamento dei fabbisogni professionali e del *recruiting*. Per svolgere l'analisi sul campo, il Polo Formare, in piena condivisione con il Polo Arcobaleno, si è dotato di:

- a. uno strumento operativo, cioè di un questionario
- b. una metodologia per l'individuazione del campione di operatori da intervistare
- c. una metodologia per l'analisi dei dati

Il questionario è nato dal frutto del lavoro congiunto dei gruppi di lavoro impegnati nell'azione 1 da parte di entrambi i Poli, con il forte supporto anche della Responsabile della Rete. Lo strumento che si è deciso di adottare prevede una:

- sezione introduttiva, che descrive il contesto nell'ambito del quale si inserisce l'intervista e più in generale il contesto in cui si inserisce il lavoro di indagine sulle prospettive evolutive dei settori produttivi e l'analisi dei fabbisogni di innovazione e formazione nel settore dell'Economia del mare in Campania.
- prima parte dedicata all'intervista, con sezione che esplorano il profilo generale dell'operatore economico intervistato, i fabbisogni di innovazione e di competenze, il rilievo attribuito alla formazione
- seconda parte, di pre-analisi delle risposte, a cura degli esperti
- parte finale, dedicata alla informativa in materia di protezione dei dati personali.

La metodologia per l'individuazione degli operatori da intervistare, condivisa tra i due Poli Arcobaleno e Formare, è di seguito riportata:

1. Determinazione del numero di interviste

A seguito delle riunioni dei Gruppi di lavoro dei Poli Arcobaleno e Formare del 6.5.2010 e del 19.5.2010 si è deciso di determinare in 50 il numero di interviste da realizzare sul campo presso gli operatori economici (ciò anche in relazione ai tempi ed al budget disponibile).

Ciascun Polo ha deciso di realizzare n.25 interviste a mezzo somministrazione diretta di un questionario a seguito di visita aziendale. Si è valutata la possibilità che alla luce delle *deadline* progettuali e dei tempi di disponibilità degli intervistati stretti da problemi indotti dalla attuale crisi

finanziaria e le ripetute richieste di disponibilità da parte di vari intervistatori per svariati motivi, il numero di interviste finali possa leggermente inferiore a quello fissato.

Ciascun Polo ha deciso di realizzare, inoltre, n. 5 interviste qualitative a testimoni privilegiati presso enti o istituzioni, a mezzo colloquio diretto.

2. Identificazione degli aggregati di riferimento del cluster Economia del Mare

Data l'estrema complessità del comparto in oggetto e l'insieme di interrelazioni, dirette ed indirette, col tessuto socioeconomico locale, si è anzitutto effettuata un'analisi documentale della letteratura sul tema. I due Poli hanno adottato una ripartizione dell'intero cluster marittimo della Campania in 7 aggregati:

- 1 per le attività rientranti nel settore primario,
- 1 attività rientranti nel settore secondario o manifatturiero,
- 1 per il settore terziario,
- 4 per il settore terziario avanzato o quaternario.

3. Ricerca della consistenza del cluster marittimo

A seguito dell'identificazione sopra richiamata, è stato effettuato il censimento delle attività incluse nel cluster. Oltre a censire la consistenza dei sette aggregati si è anche pervenuti ad identificare la loro dinamica, sulla base dei dati ufficiali Istat, per capirne l'evoluzione nel tempo.

Uno step cruciale per comprendere ed anticipare i fabbisogni professionali del settore che non possono che essere collegati alla dinamica del cluster nella sua interezza come nei singoli aggregati che lo compongono e delle relative interazioni di filiera di tipo orizzontale, verticale o laterale.

4. Verifica operativa dei dati censuari

I dati Istat più aggiornati risalgono al censimento del 2001; pertanto non sono molto recenti. Si è, perciò, ritenuto opportuno ricorrere ai database delle imprese iscritte alle CCIAA della Campania per avere una consistenza numerica aggiornata al 2009.

5. Ripartizione delle interviste per aggregato

Il numero totale delle interviste è stato ripartite nei 7 aggregati individuati del cluster marittimo in funzione:

- a) dei trend rilevati dalle indagini Istat negli scorsi decenni
- b) della consistenza attuale degli stessi
- c) dell'importanza in termini di strategicità per l'andamento del cluster in senso stretto in coerenza con quanto suggerisce l'analisi della letteratura e con precipuo riferimento alla realtà territoriale indagata
- d) dell'intensità dell'interrelazione col core business del cluster nella sua interezza.

6. Identificazione delle imprese da intervistare.

Suddivise numericamente le 50 imprese nei 7 aggregati, la scelta di quelle alle quali sottoporre effettivamente il questionario (più eventuali riserve) è stata effettuata cercando di focalizzarsi su

una lista delle aziende più rappresentative del relativo aggregato. Tale lista è stata ottenuta grazie alla partecipazione dei singoli componenti dei due Poli, ognuno dei quali ha fornito un proprio elenco. Si è ottenuto un elenco di circa 70 imprese e 15 enti/istituzioni per le interviste qualitative.

Per avere la certezza di una maggiore disponibilità aziendale ad essere intervistate, nell'ambito della suddetta lista le aziende sono state scelte in funzione anzitutto dell'eventuale appartenenza ad uno dei due Poli; subordinatamente solo in funzione della rappresentatività e del ruolo cruciale da loro svolto ai fini del cluster marittimo campano previa, chiaramente, la propria disponibilità ad essere intervistate.

La metodologia di elaborazione dei risultati dell'indagine sul campo è stata il *Quality Function Deployment* (QFD), come indicato nel progetto esecutivo di ciascuno dei due Poli Arcobaleno e Formare. In aggiunta a quanto sopra preme sottolineare che alla luce delle competenze dei redattori del presente Rapporto con gli operatori del settore dell'economia del mare e delle relative conoscenze sviluppate sul comparto, tra le tecniche di raccolta dei dati si sono indirettamente utilizzate quella del:

- “Listening e questioning”. In tutti i processi di progettazione, pur se informalmente, i colloqui con interlocutori privilegiati e destinatari dell'intervento formativo rappresentano fonti informative preziose.
- Tecnica dell'Evento Critico (CIT) Tecnica rivolta a ricostruire situazioni di efficacia/inefficacia dell'individuo (tramite un colloquio face-to-face, un colloquio di gruppo o un questionario) per evidenziare le caratteristiche del suo comportamento, eventualmente ricercando le competenze e le abilità dimostrate o quelle mancati.
- *Brainstorming* e/o *brainwriting* in sede di colloquio con i vari componenti del polo Formare.

Analogamente, con riferimento alle *tecniche di analisi*, sebbene nel rapporto si ravveda chiaramente un costante ricorso alla SWOT analisi con forze e debolezze (SW) ed opportunità e minacce (OT) si è ricorso, seppure implicitamente, anche all'uso del:

- cosiddetto “Campo di forze” per identificare i cambiamenti in corso (tecnologico, nelle pratiche del lavoro, nella proprietà di un'impresa) ed il possibile conflitto tra forze che sono a favore e forze che sono contro tali cambiamenti (situazioni ben presenti nella realtà delle imprese campane che si scontrano costantemente con ragioni di resistenza al cambiamento interne od esterne all'azienda);
- metodo Delphi per raggiungere un consenso, da parte dei partecipanti, sui fabbisogni rilevati ma anche della sua evoluzione Tecnica del Gruppo Nominale data l'autorevolezza del coordinatore scientifico del rapporto;
- analisi ergonomica (ovvero di interazione tra individui e tecnologie) del lavoro rilevante in quei contesti, come nel caso specifico, in cui i fattori ergonomici sono importanti.

Le finalità dell'indagine nonché il tipo di investigazione estesa ad una pluralità di attori anche molto differenti tra loro ed accomunati fondamentalmente solo dal legame con la risorsa mare hanno, invece, sconsigliato un ricorso a *tecniche di analisi* più specifiche che pure avrebbero potuto rivelarsi efficaci nella determinazione dei fabbisogni formativi, quali la più disaggregata *Job analysis*, l'approccio per *skill* o *abilities*, l'analisi di protocollo, la *Repertory grid*, o le tecniche creative come il *Cartoon storyboard*.

Ciò premesso, si specifica che a seguito delle annunciate difficoltà riscontrate in sede di somministrazione dei questionari e di valutazione qualitativa degli stessi nella loro interezza, i

questionari effettivamente utilizzati sono 21 rispetto ai 25 previsti. Di contro, il numero di interviste condotte ai testimoni privilegiati è di 7, invece delle 5 previste.

Le principali fonti disponibili

Per arrivare a comprendere qualitativamente e quantitativamente la realtà e le variegate esigenze formative delle varie categorie in cui si è ripartito il comparto dell'economia del mare, come specificato nel cap. 2, ci si è avvalsi di cinque principali tipologie di fonti. Questa ridondanza si è resa necessaria per accrescere l'attendibilità dei risultati visto le ampie divergenze ricordate. Ogni fonte attualmente disponibile, infatti, ha delle sue specificazioni e caratteristiche che possono essere lette, a seconda dei casi, come pregi e debolezze; ciò ha reso necessario un costante confronto e controllo incrociato dei dati e delle informazioni.

È superfluo ricordare che, a seconda dell'ottica di inquadramento del sistema porto prescelta, le valutazioni non possono che divergere, anche marcatamente; anzitutto perché mutano i confini del macro aggregato considerato. Nello specifico, le valutazioni condotte mirano ad indagare la realtà dell'economia del mare in Campania dal punto di vista funzionale.

Le difficoltà di utilizzo delle risultanze qualitative, quantitative e statistiche come di indagini non omogenee si accrescono allorché condotte in periodi diversi interessati da trend macroeconomici e commerciali divergenti. Il problema non è di poco conto considerando il dinamismo che interessa il settore dei trasporti e della logistica in generale.

Allo scopo, si è ritenuto di considerare come poco influenti solo i confronti ed i dati che presentano tra loro fino a due-tre anni di differenza nella data di rilevazione. Negli altri casi si è cercato di aggiornare gli stessi dati utilizzati o, laddove possibile, di rendere coerenti le fonti originarie.

Va considerato, altresì, che finora nessun indagine dettagliata è stata effettuata sugli operatori e sulle categorie imprenditoriali che compongono l'economia del mare in Campania; sia direttamente che indirettamente. Il principale motivo di questa lacuna, oltre alle difficoltà dovute alla complessità ed alla debolezza dei contorni del contesto su cui operare, è che non esiste, al momento, una logica o metodologia di ricerca ben definita che consenta, anzitutto, di definire l'aggregato in questione restringendo il campo di analisi.

Le indagini ed i censimenti disponibili, peraltro, raramente appaiono esaustivi e completi già per le singole categorie che rappresentano o di cui discutono; anzi, fonti diverse per categorie analoghe spesso presentano stime e valutazioni che si discostano alquanto. Il ricorso a più fonti risponde anche ad altre due pressanti esigenze.

Da un lato non sempre si è ritenuto opportuno includere per intero una categoria di operatori nell'ambito del computo del personale e dei volumi di traffico e fatturato alimentati dalla presenza di una data struttura portuale. Lo stesso dicasi a livello di singola azienda e/o ente pubblico. In molti casi, vale a dire, solo una quota di imprese di una categoria, magari solo per una parte del fatturato o degli addetti, può farsi risalire all'operatività con o per il porto.

Come è ovvio che solo un certo numero di operatori di Pubblica Sicurezza o dell'Ufficio della Dogana di una città si dedicano al porto presente in loco, così solo alcune imprese dei corrieri od autotrasportatori lavorano in funzione del Porto. In quest'ultimo caso, peraltro, è probabile che una quota parziale del loro fatturato, dunque anche degli addetti, derivi dalla movimentazione di merci da e per il porto.

Dall'altro lato, v'è da dire che molte aziende che operano principalmente col o per il Porto, o per i quali una certa parte del loro fatturato deriva dall'interagire con esso, sono localizzate al di fuori della Provincia o, addirittura, della stessa regione Campania. Intendendo con ciò varie tipologie di aziende, solitamente fornitori o erogatori di servizi accessori, che vanno dai produttori di imballaggi ed etichette agli ideatori di software specifici, ma anche spedizionieri e corrieri; imprese che è pressoché impossibile censire con precisione o anche solo stimare.

Può accadere, viceversa, che molte aziende operanti nell'ambito della cinta portuale o comunque in gran parte col o per il Porto, dedichino una quota non trascurabile del loro fatturato anche ad attività estranee al Porto di per sé. Analogamente, sarebbero da aggiungere alle stime anche coloro che pur lavorando in parte o esclusivamente in funzione del Porto (ad es. dei sub-fornitori di capacità) sfuggono alle maglie delle rilevazioni ufficiali; per non parlare, ovviamente, delle aziende o singoli individui la cui attività si svolge in modo seminascosto o completamente sommerso.

È anche per questi motivi che effettuare una stima delle imprese ed addetti funzionali alla presenza del Porto in un'area territoriale si rivela un compito particolarmente difficile e non solo per via delle moltissime categorie di operatori coinvolti. Tali categorie, come riportato, si estendono da coloro che offrono servizi "evidenti", come gli armatori o gli spedizionieri, a coloro che svolgono un oscuro ma non per questo non indispensabile ruolo di supporto, come gli addetti alla pulizia, all'illuminazione o i piloti ed ormeggiatori.

Le fonti prescelte

Alla luce delle difficoltà evidenziate, che non possono che incidere sensibilmente sul risultato finale, le tipologie di fonti considerate sono le sei seguenti:

1) Autorità Portuale del Porto di Napoli e di Salerno

Le Autorità Portuali, Enti di diritto pubblico dotato di autonomia amministrativa, hanno il compito istituzionale di gestire il territorio portuale con una propria autonomia patrimoniale e finanziaria disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Navigazione, di concerto con il Ministro del Tesoro. A seguito del "Riordino della legislazione in materia portuale" (Legge n. 84/94), alle AP, evoluzione delle Autorità Marittime (AM), sono stati demandati i compiti di: indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, quali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale svolti nell'ambito portuale, nonché delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro; manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali; affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale. In pratica esse gestiscono tutto ciò che accade nell'area portuale, concedendo licenze e concessioni e si preoccupano di raccogliere dati ed informazioni sull'attività svolta e sugli operatori destinatari delle suddette licenze e concessioni. Attualmente risultano a ruolo 257 concessioni.

2) Altre fonti di natura pubblica

Il ricorso alle fonti degli altri enti pubblici ha riguardato sostanzialmente le Camere di Commercio provinciali e l'ISTAT; entrambi gli Enti forniscono dati quantitativi relativi a numerosità aziendale, dimensione media e ordine di fatturato.

Camera di Commercio Industria, Agricoltura ed Artigianato di Napoli (CCIAA). Si è ricorso in prima battuta a tale fonte poiché, in ottemperanza alla legge 580 del 1993, tutte le aziende ed i

professionisti devono iscriversi presso gli appositi Registri delle imprese tenuti dal suddetto ente camerale. In generale si presume che i dati offerti da questa fonte siano sovrastimati mediamente nell'ordine di circa il 15-20% poiché le cancellazioni (o i trasferimenti di sede) avvengono con molto ritardo (o non avvengono affatto). V'è anche da dire che molto spesso negli elenchi sono compresi dei singoli individui in possesso di partita Iva o della patente/autorizzazione a svolgere una data attività ma che, di fatto, operano nell'ambito di un'impresa in qualità di imprenditori o dipendenti; con la possibilità che più persone iscritte lavorino presso una stessa unità economica. In tali elenchi, inoltre, di solito non sono comprese le unità locali di imprese con sedi all'estero.

L'attendibilità dei dati forniti dalla CCIAA è stata verificata attraverso un confronto dei settori a suo tempo considerati dalla citata indagine effettuata da Sistema Marketing nel 1997, la quale ha, appunto, utilizzato come fonte primaria il database della CCIAA. I valori risultanti, in effetti, pur a distanza di otto anni e nonostante l'aumento dei volumi di traffico merci e passeggeri, non si discostano particolarmente da quelli censiti né in termini di imprese né di personale coinvolto.

Tale circostanza, ripresa ed approfondita nel corso del lavoro, può essere per ora inquadrata da una duplice prospettiva. Una positiva, se si ipotizza che all'incremento dei volumi di traffico è corrisposto un aumento della produttività; una negativa allorché essa dovesse riflettere la presenza di una situazione imprenditoriale cristallizzata o l'ingresso di operatori stranieri che si sarebbero eventualmente "appropriati" dell'incremento del traffico.

ISTAT. Nell'indagine di *Sistema Marketing* non si fa riferimento a tutti i settori che nella Ricerca si è ritenuto opportuno includere in adesione al criterio funzionale; in particolare, essa esclude i settori con il codice Ateco 50, rientrante nell'ambito delle attività commerciali di manutenzione e riparazione ed il codice 70, concernente le attività di noleggio dei mezzi di trasporto. Eppure, analizzando le Tavole intersettoriali (*input-output*) dell'economia italiana elaborate dall'ISTAT, laddove è possibile giungere alla ricostruzione dell'economia marittima nel suo complesso suddivisa per branche, si è notato che, in buona parte, tali attività rientrano prettamente in quelle portuali. Anche per questi motivi si è ritenuto opportuno ampliare il concetto di sistema portuale ricorrendo, piuttosto, al metodo utilizzato dall'ampiamente citata indagine effettuata dal CENSIS.

Quest'ultima, come si è visto, utilizzando quale fonte primaria i dati ISTAT e pur senza scendere ad un livello di dettaglio per singolo porto, è in grado di offrire fondamentali indicatori generali sulla capacità di attivazione, a monte ed a valle, dei circuiti del reddito e dell'occupazione. È questo il motivo per cui si è ritenuto naturale partire dalle onnicomprensive cinque macro branche considerate dal CENSIS (i *Trasporti marittimi*, le *Attività ausiliarie e logistiche*, l'*Industria cantieristica*, la *Pubblica Amministrazione* e la *Nautica da diporto*) per poi escludere progressivamente i comparti di relativo interesse. In quest'ottica, come si motiverà in seguito, si è giudicato opportuno non considerare affatto le attività della *pesca* a causa del loro frazionamento e del minimo utilizzo delle strutture del porto commerciale e di comprendere solo alcune categorie rientranti nei *Trasporti marittimi* e nell'*Industria cantieristica*. Ancora, è stata esclusa la principale voce della *Pubblica Amministrazione* rilevata dal CENSIS - la Marina Militare - mentre il diportismo è stato ponderato solo in modo molto marginale.

3) Riviste e giornali marittimi/portuali cartacei e/o telematici

Un supporto non irrilevante è offerto da varie riviste specializzate del settore che, con riferimento alla realtà nazionale o alla singola realtà locale dei Porti di Napoli e Salerno, forniscono periodicamente sia dati quantitativi che qualitativi attraverso confronti spaziali e temporali ed interviste ad operatori del settore o esperti istituzionali. Tra queste riviste, in particolare, le più consultate risultano l'*Avvisatore Marittimo*, l'*Annuario Marittimo*, *Nautes* e, su base prettamente locale, *Porti&diporti* nonché un sintetico bimestrale di informazione edito dall'AP (*Porto di*

Napoli). In parallelo si sono consultati vari siti internet che offrono informazioni *on-line*; in particolare *Informare*.

Per quanto riguarda, invece, la definizione delle tendenze micro e macroeconomico del *background* di operatività nel quale si colloca e muove il settore portuale e le valutazioni prospettiche al riguardo fondate su crismi di scientificità, sono state consultate apposite riviste scientifiche; nazionali ed internazionali. In particolare *Logistica & Management*, *Transport Management*, *Review of Maritime Transport* nonché, specificamente per quanto concerne le modalità di rilevazione dell'impatto economico di un porto sul contesto locale, *Maritime Policy & Management*.

4) Indagini e ricerche pregresse

Onde poter controllare l'attendibilità delle risultanze quantitative riscontrate nel corso dell'indagine ed esprimere valutazioni di merito con un maggior grado di attendibilità, un passaggio essenziale ha riguardato, come ripetutamente ricordato, il confronto con indagini pregresse, nonché quanto emerso da ricerche e studi effettuati dall'Università di Napoli Parthenope o da altri enti che si occupano di trasporti e logistica. Tra questi ultimi: il Centro studi *LogisticaEconomica* del Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, Logica Campania, l'Associazione Campana Mobilità, l'Istituto di Ricerca sull'Impresa e lo Sviluppo e l'Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie del CNR, il CERTET (Centro di Economia Regionale dei Trasporti e del Turismo) dell'Università Bocconi, il CIRT (Centro Interuniversitario di Ricerca Trasporti, Università di Genova), il CRMT (Centro di Ricerca sui Trasporti e le Infrastrutture dell'Università di Castellanza), il CUST (Centro Universitario di Studi sui Trasporti) dell'Università di Messina, il DISES dell'Università di Trieste, l'ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti), l'ISTIEE (Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea), il MECOP (Istituto di economia pubblica Università della Svizzera italiana), il NOMISMA - Progetti in Trasporti e logistica, la SIET (Società italiana degli economisti dei trasporti), TRASPORTIAMBIENTE, TRT Trasporti e Territorio l'AILOG (Associazione Italiana di Logistica e di *Supply Chain Management*).

5) Associazioni di categoria (v. allegato)

A titolo di conferma finale delle risultanze ottenute, si è effettuato un ulteriore confronto con i dati degli operatori ufficialmente iscritti nelle relative molteplici associazioni di categoria esistenti. Tali stime, tuttavia, sono alquanto imprecise e tendono a sottostimare la realtà in quanto l'iscrizione ad un'associazione comporta il pagamento di un contributo monetario. Ma non tutti gli operatori di una categoria ritengono valga la pena sostenere questo esborso in cambio dei servizi informativi, di tutela e rappresentanza verso terzi che normalmente offre una simile associazione. Come non tutti gli operatori esistenti sono censiti in queste esse così, in alcuni casi, gli iscritti sono presenti nei repertori di più associazioni in contemporanea.

Il vantaggio di questi repertori è che ci si riferisce quasi sempre ad aziende; contrariamente a quanto può accadere con gli elenchi della Camera di Commercio. È raro, vale a dire, trovare tra gli associati singoli operatori semplici possessori di partita Iva o della relativa patente od autorizzazione a svolgere una data attività. Un'ulteriore caratteristica che emerge al riguardo è il ritrovare aziende che svolgono analoga attività appartenenti ad associazioni di categoria differenti; alcune autonome, altre affiliate od appartenenti alle due grandi confederazioni nazionali di Confcommercio o Confindustria.

In allegato si riporta l'elenco delle numerose Associazioni che rappresentano a vario titolo le categorie che, in modo più o meno diretto, sono collegate all'attività del Porto. Molte di tali

Associazioni sono state contattate telefonicamente al fine di conoscere informazioni quantitative sui loro associati nonché le loro (eventuali) modalità operative in funzione del Porto di Napoli; quindi le dinamiche di sviluppo, evoluzione o trasformazione degli stessi associati intesi come categoria. In ogni caso, per motivi di coerenza, non sempre si è ritenuto di dover poi includere tali risultanze nel computo generale; ad es. quando l'attività relativa alla presenza del porto coinvolge solo pochi associati o per un fatturato minimo (fornitori di gru e carrelli, piccoli autotrasportatori o i corrieri ferrostradali).

3.2 Analisi documentale: i risultati

Le indagini pregresse

L'elemento accomunante le categorie o enti che operano col mare o strumentalmente a delle strutture portuali, commerciali o da diporto, non è solo la presenza del porto ed il loro lavorare in virtù di ciò od in funzione o grazie allo stesso; molte di esse, difatti, si posizionano in passaggi successivi lungo la catena del valore della filiera trasportistica marittima delle merci e dei passeggeri. Il buon andamento ed operatività dell'una, di conseguenza, spesso corrisponde e/o condiziona, in positivo e/o negativo, anche l'andamento ed operatività di altre categorie di operatori a monte od a valle della catena stessa, essendo tutti accomunati in un medesimo sistema di servizi logistici fortemente integrato. In alcuni casi questo rapporto di interrelazione può diventare così stretto da influenzare, comprendere ed incidere marcatamente finanche sulle condizioni di efficienza, efficacia ed economicità degli altri *step* della *supply chain* del comparto analizzato.

Tale situazione, in aggiunta alla vastità del comparto in oggetto che, come visto, a seconda dei casi può essere inquadrato ed analizzato da differenti versanti e prospettive, sia in termini orizzontali che verticali ma finanche laterali od obliqui, ha condotto gli analisti a proporre differenti metodologie di approcci. Esse, quasi inevitabilmente, conducono a stime e risultanze che, in non pochi casi, si palesano come assolutamente divergenti tra loro. Nello specifico dell'obiettivo della Ricerca, inquadrare il porto quale catalizzatore di offerte logistiche proposte da molteplici categorie imprenditoriali, finora sono stati proposti almeno due approcci di valutazione qualitativa e quantitativa.

Una prima indagine tende a distinguere gli operatori in *infraportuali* o *periportuali*; laddove i primi includono tutti i soggetti che svolgono attività direttamente rivolte all'assistenza delle navi e dei carichi e che costituiscono, quindi, il nucleo dell'offerta portuale; determinandone il livello di qualità e le condizioni di economicità. Tra essi i rimorchiatori, piloti, ormeggiatori, riparatori, provveditori, imprese marittime, magazzini portuali ma anche forze dell'ordine. Per periportuale, invece, si fa riferimento agli operatori che, normalmente localizzati al di fuori della cinta portuale, forniscono servizi di vario genere funzionalmente legati ai traffici del porto ma anche un'insieme di servizi accessori a vantaggio di utenti e fornitori del terziario infraportuale; tra essi i servizi ai container, assicurazioni, studi navali, opere marittime, spedizionieri, agenti marittimi, *broker* etc. L'analisi censuaria condotta seguendo questa logica (Sistema Marketing, 1997) stima 187 aziende di tipo infraportuale e 198 di tipo periportuale corrispondenti a 5.230 addetti e complessivi 830 milioni di € di fatturato, con un valore aggiunto stimato sui 330 milioni di € (valori attualizzati al 2005).

Una seconda recentissima indagine (ottobre 2006) condotta dall'Autorità Portuale di Napoli, basata sull'esame dei bilanci annuali delle società concessionarie, censisce la presenza di 5.765 addetti (+29,6% su base 2001), cui fa da riscontro un fatturato di 655 milioni di € (+61% su base 2001). Tali valori rendono il porto la principale attività produttiva della città di Napoli ed una delle

prime a livello regionale. Sebbene i dati appaiono tra loro congrui, tuttavia, l'indagine dell'AP si limita esclusivamente alle attività presenti nello scalo partenopeo individuate attraverso il ruolo dell'AP stessa; dunque senza indotto e senza considerare operatori di analoghe categorie localizzati all'esterno della cinta portuale. Viceversa, si considerano anche attività che, seppur marginali, sono di fatto estranee all'economia portuale (come gli stabilimenti balneari e gli ormeggiatori per il diportismo). D'altronde tra le due indagini è trascorso circa un decennio, nel corso del quale il Porto di Napoli ha visto variare in modo sostanziale i propri traffici.

Un'altra tipologia di indagine (Musso, Benacchio, Ferrari, 2004) si basa, invece, sulla proposizione di un modello econometrico di analisi uniforme, adattabile per tutti i porti italiani. Essa calcola l'impatto occupazionale garantito complessivamente (*port economic assessment*) dal Porto di Napoli in 70.720 addetti (dati 1996) ed in 71.140 nel 1991, ma con un'incidenza sul totale degli addetti alle unità locali provinciali che sale dal 19% del 1991 al 20% del 1996. A tale valore corrisponde un fatturato stimabile, a valori 1996, in 2.070 milioni di € (29.220 € per addetto).

Adottando questa metodologia a livello nazionale l'impatto occupazionale portuale risulta di 375.900 unità nel 1991 e di 383.290 nel 1996; corrispondenti rispettivamente al 2,7% e 2,8% degli addetti complessivi alle unità locali nazionali e circa 12.500 milioni di € di fatturato. Valori largamente superiori a quelli stimati dal CENSIS innanzi riportati.

Anche le stime, quantunque approssimative ed intuitive, di profondi conoscitori del settore e della realtà locale appaiono ampiamente divergenti passando da cifre nell'ordine delle 25-30.000 persone, indotto escluso, a 2.000 addetti diretti, seppure con una potenzialità inespressa giacché potrebbero divenire 15.000.⁹ Quella delle potenzialità, peraltro, è un ulteriore aspetto di complicazione dell'analisi che, come si chiarirà, conduce in direzioni assolutamente divergenti fra i vari intervistati.

Il divario quantitativo tra queste stime è fin troppo marcato ed evidente per non essere segnalato. Non dubitando della validità delle stesse analisi, esso si spiega agevolmente alla luce delle precauzioni e specificazioni insistentemente ribadite nei paragrafi precedenti. A seconda, infatti, sia dell'angolo di visuale prescelto, sia dell'accezione attribuita al termine di aggregato portuale, le variabili in gioco variano marcatamente; cambiando notevolmente il risultato finale.

Sebbene, dunque, non si possa certo dubitare della validità delle quantificazioni innanzi riportate, la loro adozione per paragoni spazio-temporali o valutazioni in assoluto risulta subordinata all'obiettivo che si desidera perseguire; vale a dire all'aspetto della complessa realtà indagata che si intende porre prioritariamente in evidenza. Poiché, con riferimento all'obiettivo della Ricerca, conoscere le grandezze economiche con le quali ci si confronta è sempre necessario prima di giungere a conclusioni ed affermazioni di merito, volendo scartare certamente mere ipotesi di compromesso tra i risultati suddetti, emerge improrogabile la necessità di proporre una metodologia di approccio che si riferisca ad una logica coerente al suo interno; quantunque non necessariamente condivisa.

Nei paragrafi precedenti si è sottolineata la funzionalità della distinzione proposta dal CENSIS sul *cluster* marittimo in sei macro aggregati principali: trasporti marittimi, logistica portuale ed attività ausiliarie (incluse le attività di logistica portuale e le attività ausiliarie dei trasporti marittimi), cantieristica navale, nautica da diporto, pesca e comparti istituzionali. Una suddivisione che, di là dei giudizi di merito, ha il pregio di essere riproposta in modo uniforme oramai da vari anni; dunque, di consentire eventuali omogenei confronti spaziali e temporali. In realtà questa

⁹ Opinioni espresse da vari soggetti e testimoni privilegiati contattati nel corso dell'indagine.

suddivisone, oltre a non scendere al livello di dettaglio dei singoli porti mal si concilia con l'adozione del criterio funzionale che, in precedenza, si è scelto di voler adottare.

Seguendo questa logica, ad es., l'attività delle agenzie di viaggio può essere computata solo in modo incidentale poiché esse, solitamente, esistono ed operano in modo indipendente dalla presenza di una struttura portuale. Analogamente non sembra del tutto condivisibile considerare l'aggregato dei comparti istituzionali composto solo da Marina Militare, Capitaneria, Autorità Portuali e Ipsema. Premesso che, diversamente di quanto accade per la Capitaneria, a rigore la Marina Militare andrebbe svincolata dalla presenza del settore marittimo o portuale in quanto funzionale non tanto a questi ultimi quanto all'intera nazione, non può certo essere trascurato il rilevante contributo offerto dalle altre forze dell'ordine quali la Guardia di Finanza, i Carabinieri, la Polizia di Stato i Vigili del Fuoco e finanche la Polizia Municipale per quanto concerne la viabilità nelle zone limitrofe ai porti; contributo che si quantifica in centinaia di unità di personale.

Al contrario, non sembra del tutto accettabile considerare come inerenti il Porto solo le attività rientranti nella macrocategoria della *Logistica portuale ed attività ausiliarie* poiché, oltre alle suddette figure istituzionali, sotto certe circostanze sono funzionali al porto anche attività rientranti in altre macrocategorie; dalle società di navigazione a quelle di riparazione e manutenzione navale. Come intuibile, anche in questo caso si tratta di categorie di operatori che possono raggiungere consistenze rilevanti in grado di cambiare marcatamente le variabili in gioco.

Gran parte delle indagini svolte in questa direzione, ad ogni modo, manca dei riscontri oggettivi che consentono di esprimere un corretto giudizio qualitativo sulle consistenze evidenziate. Giudizio che può formulato solo ricorrendo a indagini sul campo arricchite di colloqui ed interviste ad operatori del settore, *policy makers*, responsabili istituzionali ed altri testimoni privilegiati. Uno stesso valore numerico, vale a dire, ad es. il crescente numero dei contenitori trattati negli ultimi dieci anni, può essere considerato in termini positivi quanto negativi (v. infra). Allo scopo è necessario conoscere l'opinione degli operatori ed esperti del settore.

È alla luce di queste considerazioni che nella presente Ricerca si è deciso di attribuire un ruolo significativo alle considerazioni di natura quantitativa emerse dai colloqui sul campo con operatori del comparto ed altre persone esperte; così come si è cercato di corroborare costantemente i dati di volta in volta ricercati con le indicazioni ed informazioni offerte da altre molteplici fonti informative e da considerazioni qualitative già espresse in passato. Questo approccio è stato rafforzato con il ricorso ad ulteriori fonti ufficiali, come quelle messe a disposizione dalle associazioni di categoria.

Punto di partenza dell'indagine quantitativa è stata la definizione di un elenco analitico delle attività connesse alla struttura portuale. Al riguardo si è adottata anzitutto la fin troppo ampia tassonomia delle categorie riportata nell'ultimo Annuario Marittimo (v. Schema 2).

Nel dettaglio delle figure professionali, è significativo riportare i risultati di un sondaggio svolto presso un campione rappresentativo di imprese armatoriali associate alla Confitarma, Fedarlinea e Collegio Capitani. Esso si proponeva proprio di ricostruire le caratteristiche del personale imbarcato sulla flotta nazionale, valutare le dinamiche di sviluppo della forza lavoro a bordo programmate dalle imprese consultate e di identificare eventuali criticità nel reperimento del personale da imbarcare. L'indagine intendeva inoltre verificare il peso attuale e quello programmato del personale italiano sul complesso della forza lavoro a bordo.

Schema 2 – Elenco analitico categorie portuali.

ACQUEDOTTI – ILLUMINAZIONE – PULIZIE AREE PORTUALI e SPECCHI ACQUEI	IMBARCO/SBARCO MERCI – Imprese marittime
AGENTI RACCOMANDATARI MARITTIMI	LAVORATORI PORTUALI – Compagnie, gruppi
AGENZIE MARITTIME	MAGAZZINI E DEPOSITI PORTUALI
AGENZIE TURISTICHE	MEDIATORI MARITTIMI
ARMATORI (Rappresentanza estera e nazionale)	OFFICINE NAVALI – arredamento e falegnameria, automazione navale, carpenteria e tubisteria, elettricità, impianti, elettromeccanica, elettronica per la navigazione, frigoriferi e condizionamento, insolazioni acustiche, termiche, refrattari, meccanica e motori, rettifiche motori, saldature, tappezzeria
ASSICURAZIONI MARITTIME/BROKERS	OPERE MARITTIME – Cantieri per costruzioni
ASSOCIAZIONI E SINDACATI	PALOMBARI E SOMMOZZATORI – Lavori subacquei, fotografie
AUTORITÀ PORTUALE	PERITI – ESPERTI – Settore marittimo, chimici di porto, installazioni off-shore
BACINI E SCALI – carenaggi, riparazioni, pitturazioni, demolitori e recuperi navali	PESCA – Industriale e sportiva
BAGAGLI – Servizi, depositi, spedizioni	POSTE – RADIO – TELEFONI
CANTIERI NAVALI E NAUTICI – Costruzioni, Riparazioni, Rimessaggio	PROVVEDITORI NAVALI – Appalti e forniture generali (scafo, macchine, coperta, interni, viveri)
CAPITANERIE DI PORTO ed altri enti pubblici	REGISTRI NAVALI
CARBURANTI – BUNKERAGGI	SANITÀ MARITTIMA
COMMISSARI AVARIE	SCUOLE NAUTICHE – Corsi teorici e pratici per patenti nautiche vela/motore
CONSOLATI	SERVIZI PORTUALI – Battellieri, ormeggiatori, pilotti, rimorchiatori
CONTAINERS – Trasporti marittimi e terrestri	SPEDIZIONI – Case spedizioni, spedizionieri doganali,
CORRIERI	STUDI TECNICI NAVALI – Ingegneria navale, progetti, consulenza
DEGASIFICAZIONE – GAS FREE	SERVIZI ACCESSORI – Banche, assicurazioni, vigilanza privata...
DIPORTISMO – NAUTICA E MOTONAUTICA (accessori, imbarcazioni, rimessaggio; motori marini - vendita, assistenza, accessori -; officine motonautica - motori, riparazioni entro e fuoribordo -, tappezzeria)	TERMINALISTI
DISINFESTAZIONI – DERATTIZZAZIONI	TRASPORTATORI
ENTI VARI – Aziende, istituti, camere di commercio, genio civile, regione, ecc – AMBULATORI – SERVIZI (Istituti Previdenza Marittima)	VARIE
FORNITURE NAVALI: scafo, macchine, coperta, arredamento, viveri, accessori nautici e navali (poltrone, timoni, solventi, estintori, apparecchi, elettronici navali, bandiere e carte nautiche...)	

Fonte: *Annuario Marittimo, 2005.*

Le aziende che hanno partecipato al sondaggio rappresentavano poco più della metà della flotta nazionale (51,6%) e circa il 40% degli occupati. La tipologia di navi di proprietà delle aziende consultate è per più di $\frac{3}{4}$ composto dal unità petroliere o bulk carrier (25,6%), da traghetti misti (23,7%) o da navi di bunkeraggio, rimorchiatori e supply vessel (23,1%), più contenuta è la quota di traghetti merci e navi portacontainer (14,6%), chimichiere e gassiere (10,9%) ed infine navi da crociera (2,1%). Una prima considerazione concerne la distribuzione degli occupati per tipologia di naviglio (Tabella 19).

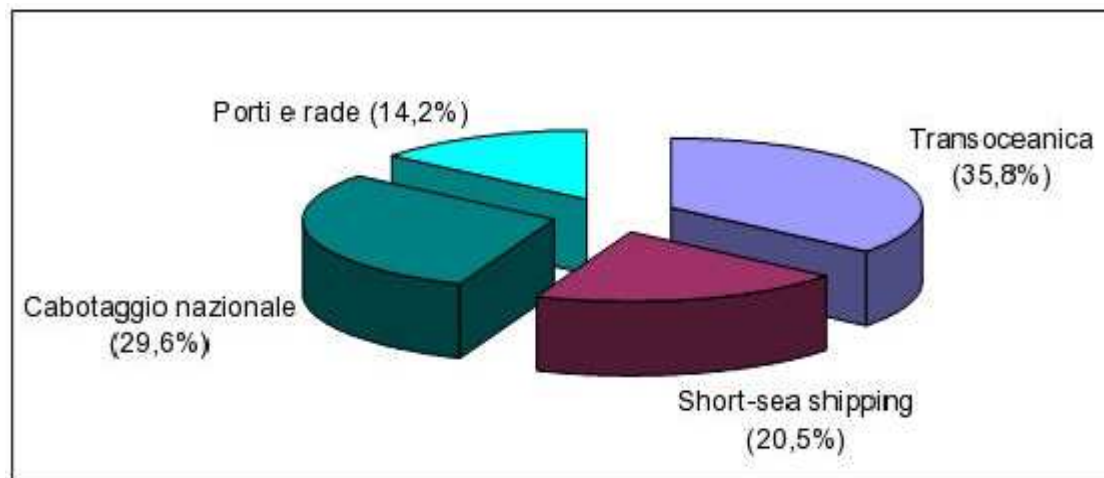
Tab. 19 Stima dei posti di lavoro a bordo delle navi italiane superiori alle 100 tsl

<i>Navi da carico liquido/liquid cargo ships</i>	<i>5.010</i>
Petroliere/Oil tankers	2.320
Gassiere/ Gas tankers	690
Chimichiere/Chemical tankers	1.635
Altre cisterne/Other tankers	365
<i>Navi da carico secco/dry cargo ships</i>	<i>3.320</i>
Carico generale/General Cargo	495
Portacontainer/Container ships	570
Portarinfuse/Bulk carriers	1.160
Traghetti/Ferries	1.095
<i>Navi miste e da passeggeri/passenger ships</i>	<i>19.420</i>
Crociera/Cruise ships	2.925
Personale alberghiero/Hotel personnel	9.455
Aliscafi, Catamarani e unità veloci/Hovercraft, catamarans and fast units	595
Traghetti/Ferries	5.645
Altre navi trasporto passeggeri/Other passenger ships	800
<i>Portarinfuse polivalenti ore/Oil, OBO/</i>	<i>40</i>
<i>Navi per servizi ausiliari/auxiliary services ship</i>	<i>2.740</i>
Rimorchiatori e navi appoggio/Tugboats and supply vessels	1.845
Altri tipi di navi/Others	895
Totale	30.530

Fonte: Confitarma, 2007

Tali navi sono suddivise per tipologia di navigazione nel traffico transoceanico (35,8%) e nel cabotaggio nazionale (29,6%), mentre sono meno frequenti gli spostamenti di *short-sea shipping* (20,5%) e la movimentazione interna nei porti e in rada (14,2%) (Figura 3).

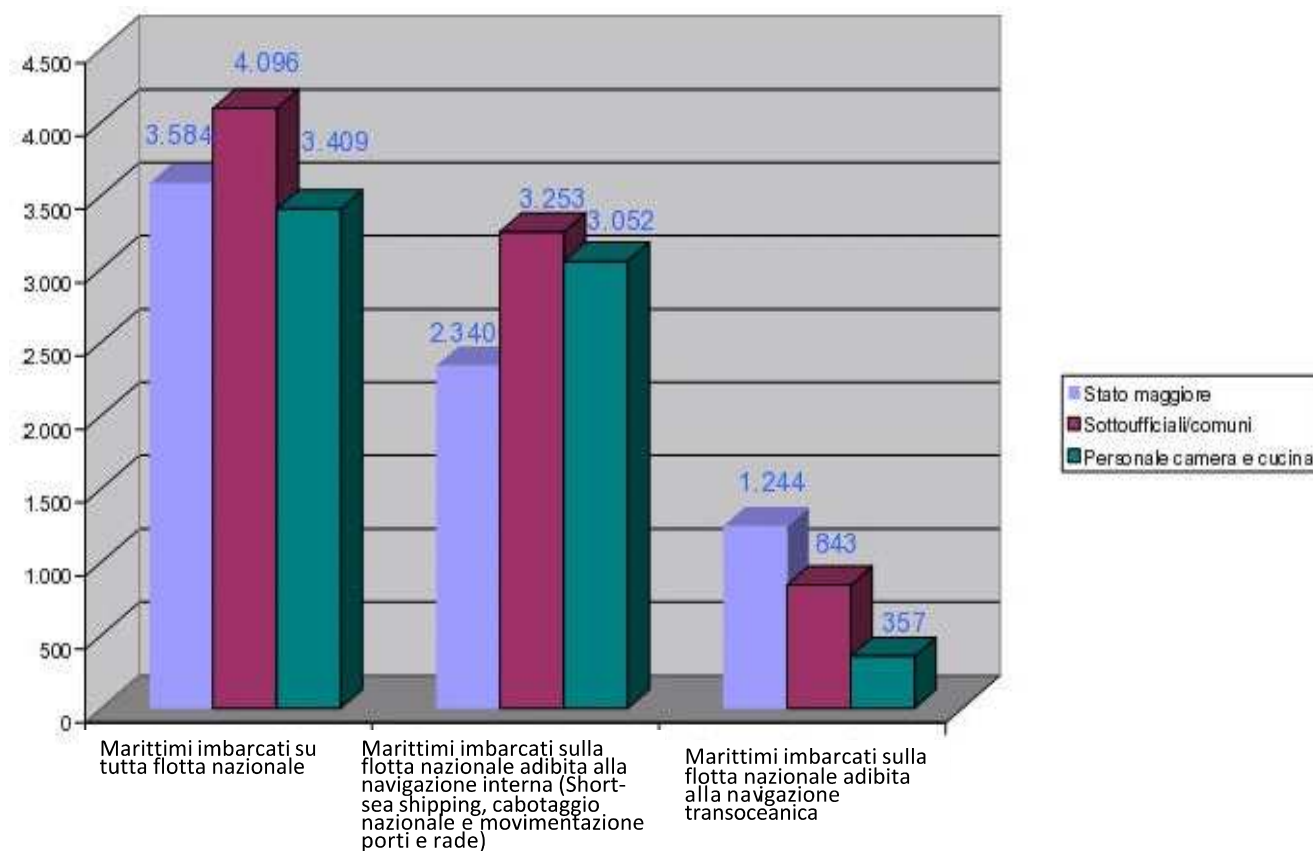
Fig.3 – Tipologia di navigazione della flotta delle aziende consultate



Fonte: Indagine Isfort/Federazione del Mare, 2007

Per quanto riguarda invece il personale imbarcato la navigazione transoceanica assorbe quote di personale più contenute non tanto dello stato maggiore (34,7%), quanto piuttosto dei sottufficiali o comuni (20,6%) e del personale di camera e cucina (10,5%) (Figura 4).

Fig. 4 – Articolazione degli addetti per tipologia di navigazione (V.a.)



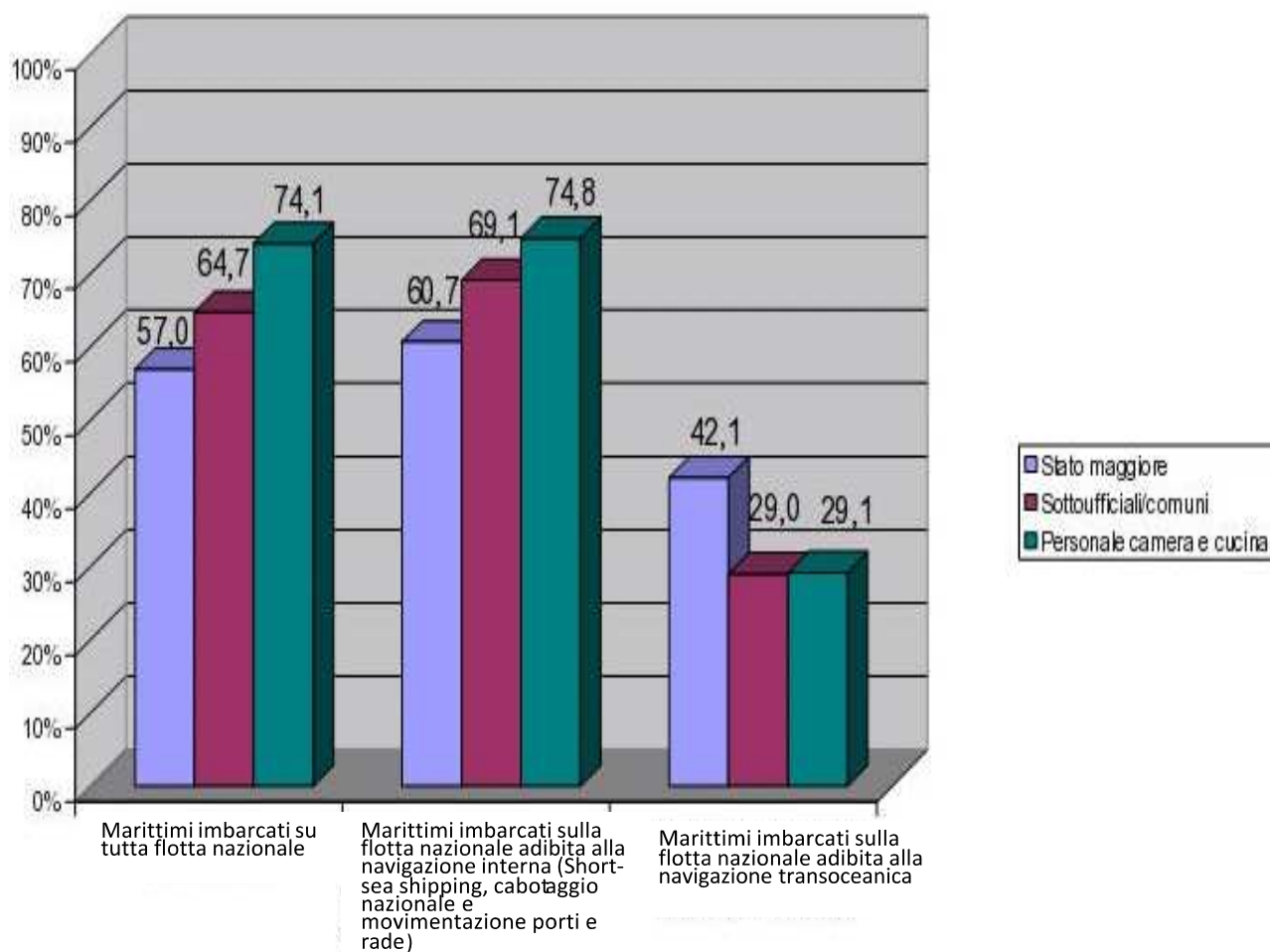
Fonte: Indagine Isfort/Federazione del Mare, 2007

Buona parte del personale imbarcato nella flotta nazionale viene impiegato per lo più fra porti italiani o di short-sea shipping. In altre parole solo un ufficiale su tre, un sottufficiale/comune su cinque e un addetto ai servizi di camera e cucina su dieci, svolgono il proprio servizio a bordo di navi che effettuano lunghi periodi di navigazione.

Le due principali imprese specializzate nel cabotaggio nazionale rappresentano quasi il 15% dei posti di lavoro a bordo offerti dalla flotta nazionale. Guardando poi al ruolo ed al grado degli addetti di queste imprese, molto più elevata è la quota di personale di camera e cucina (28,0%), più contenuta quella dei sottufficiali e comuni (11,4%), meno eclatante quella degli ufficiali (7, 7%).

Se si restringe poi il campo di analisi al personale di bordo di nazionalità italiana lo squilibrio tra navigazione di corto raggio e transoceanica diventa ancora più evidente. La maggioranza del personale imbarcato sulle navi impegnate nella navigazione transoceanica non è italiano. Anche se la quota di ufficiali è superiore a quella del resto dei membri dell'equipaggio (sottufficiali-comuni e personale di servizio), si deve sottolineare che meno della metà degli ufficiali impegnati nella navigazione di corto raggio è di nazionalità italiana (42,1%) e meno di un membro su tre del resto dell'equipaggio (sottufficiali 29,0% e personale di servizio 29,1%) (Figura 5).

Fig. 5 – Quota di personale italiano imbarcato per tipologia di navigazione (V.a.)



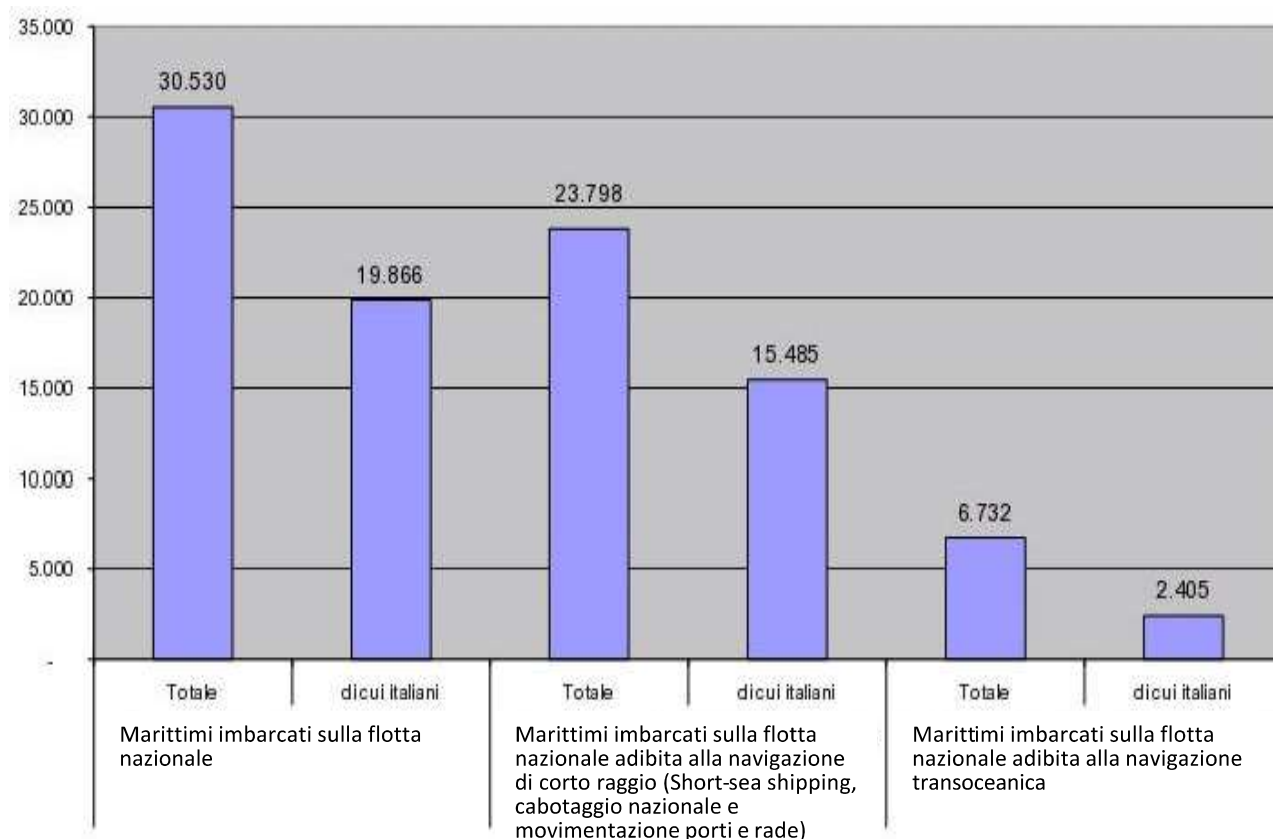
Fonte: Indagine Isfort/Federazione del Mare, 2007

Di segno opposto è, invece, il resto della navigazione. Nelle imprese concentrate nei trasporti nazionali (soprattutto traghetti passeggeri e misti) il personale imbarcato non italiano è praticamente assente, e comunque anche comprendendo lo short sea shipping ed il complesso della navigazione di corto raggio (merci e passeggeri) il personale italiano è assolutamente predominante, soprattutto per quanto riguarda sottufficiali (69,1%) e personale di servizio (74,8%) e meno per quel che concerne lo stato maggiore (60,7%).

In questo caso è opportuno considerare che nella navigazione di corto raggio sono molto più diffuse le navi passeggeri o miste che richiedono una quota di personale tecnico e di servizio molto più consistente rispetto alle navi mercantili. I posti di lavoro a bordo della flotta italiana nel 2006 sono 30.500, attribuiti per il 65,6% a personale europeo e per il 34,4% ad extracomunitari. La necessità di garantire al personale navigante tempi adeguati di riposo a terra (intorno ai tre mesi) e l'esigenza di mantenere in esercizio la flotta durante tutto l'anno determina una rotazione media per ciascun posto di lavoro di circa 1,3 marittimi.

Pertanto si stima che i marittimi che navigano ogni anno a bordo delle navi della flotta nazionale siano stati nell'anno passato circa 40.00.024. Riportando all'universo quanto rilevato presso il campione di imprese consultato nell'ambito del presente approfondimento si potrebbe affermare che dei 30.530 posti di lavoro a bordo che, secondo le stime di Confitarma, sono disponibili presso le navi battenti bandiera italiana di cui 19.866 coperti da marittimi italiani (Figura 6).

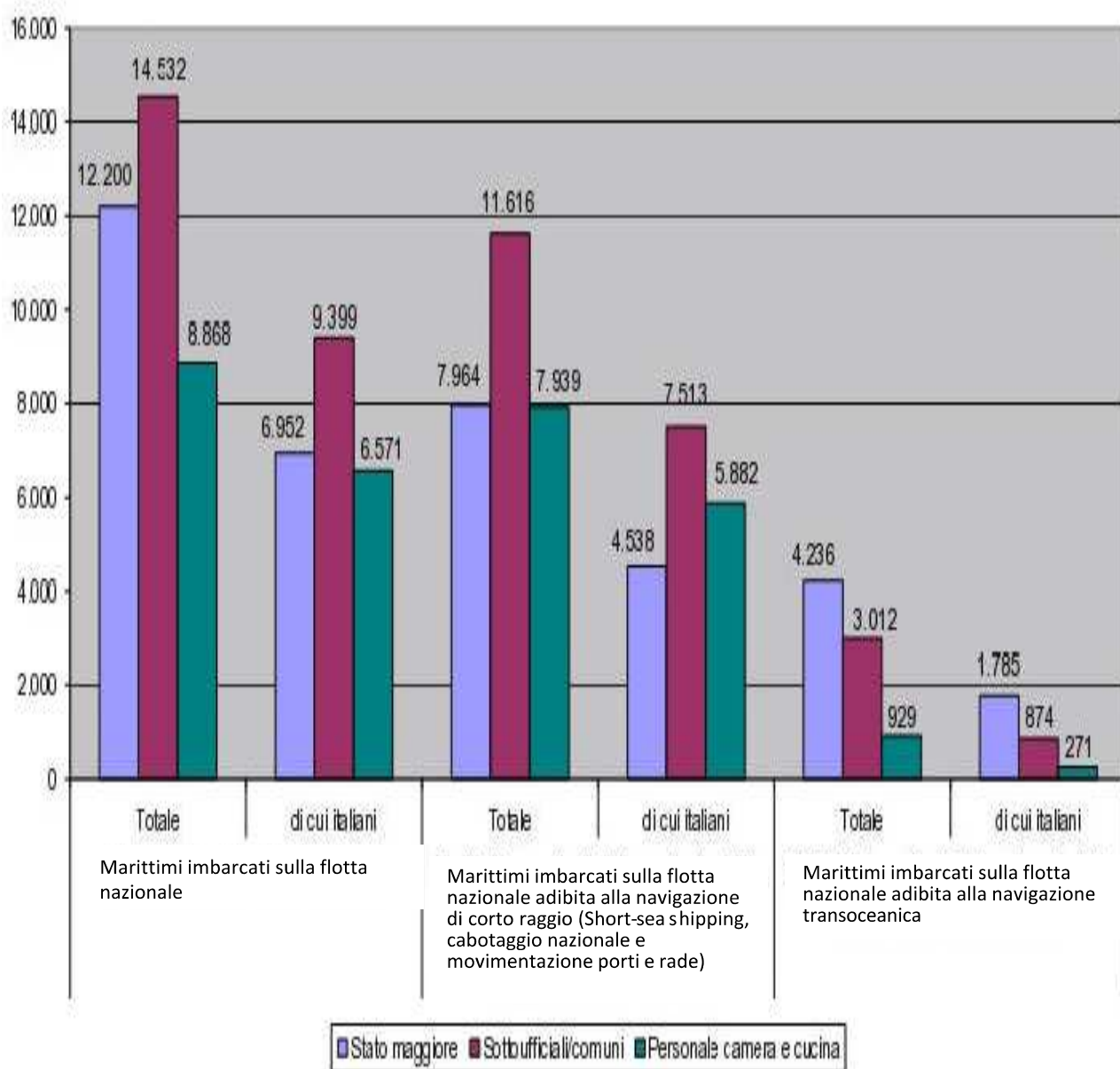
Fig. 6 – Stima della ripartizione del personale imbarcato sulle navi battenti bandiera italiana (senza distinzioni di ruolo e grado) (V.a.)



Fonte: Indagine Isfort/Federazione del Mare, 2007

Il peso percentuale del personale italiano varia a seconda del grado e della tipologia di navigazione, così come si evince dalla Figura 7. Il personale più qualificato dunque si ripartisce in modo piuttosto omogeneo su tutta la flotta, mentre quello tecnico operativo e di servizio è per lo più concentrato nella navigazione di corto raggio ed in particolare nel traffico nazionale dei traghetti misti (passeggeri, auto e merci).

Fig. 7 – Stima della ripartizione dei marittimi imbarcati sulle navi battenti bandiera italiana (con distinzione di ruolo e grado) (V.a.)

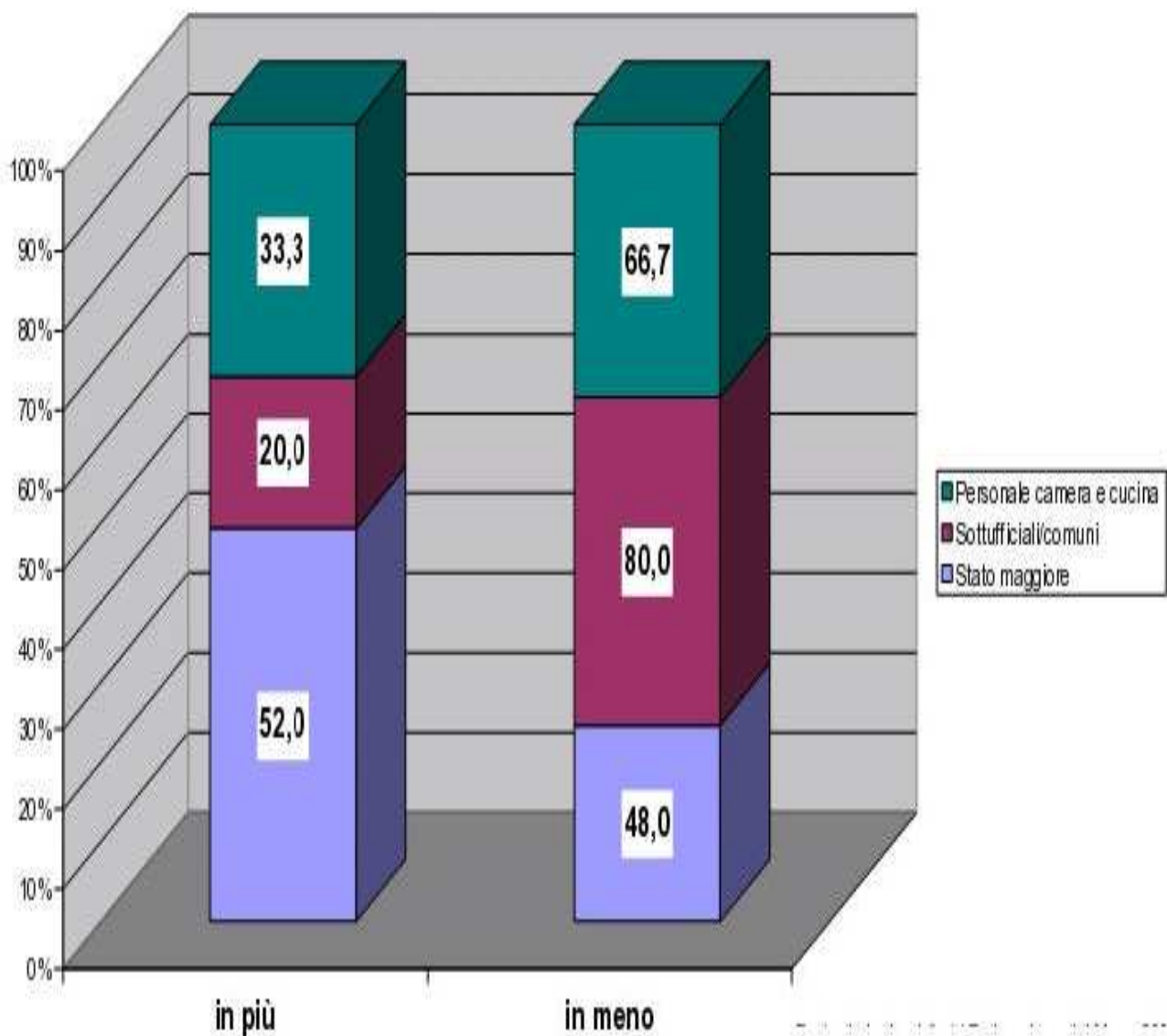


Fonte: Indagine Isfort/Federazione del Mare, 2007

Per quanto riguarda la presenza di marittimi di nazionalità italiana, la quota di ufficiali rimane sufficientemente elevata, sia nella navigazione di corto raggio che in quella transoceanica, mentre quella del personale tecnico operativo e di servizio è in buona parte collocata nel naviglio adibito alla navigazione di corto raggio.

In tal proposito le aziende consultate dichiarano che in futuro nel 52,0% dei casi incrementeranno la quota di ufficiali italiani impiegati sulle loro navi, ma solo nel 20,0% assumeranno un maggior numero di sottufficiali e nel 33,3% di personale di camera e cucina (Figura 8).

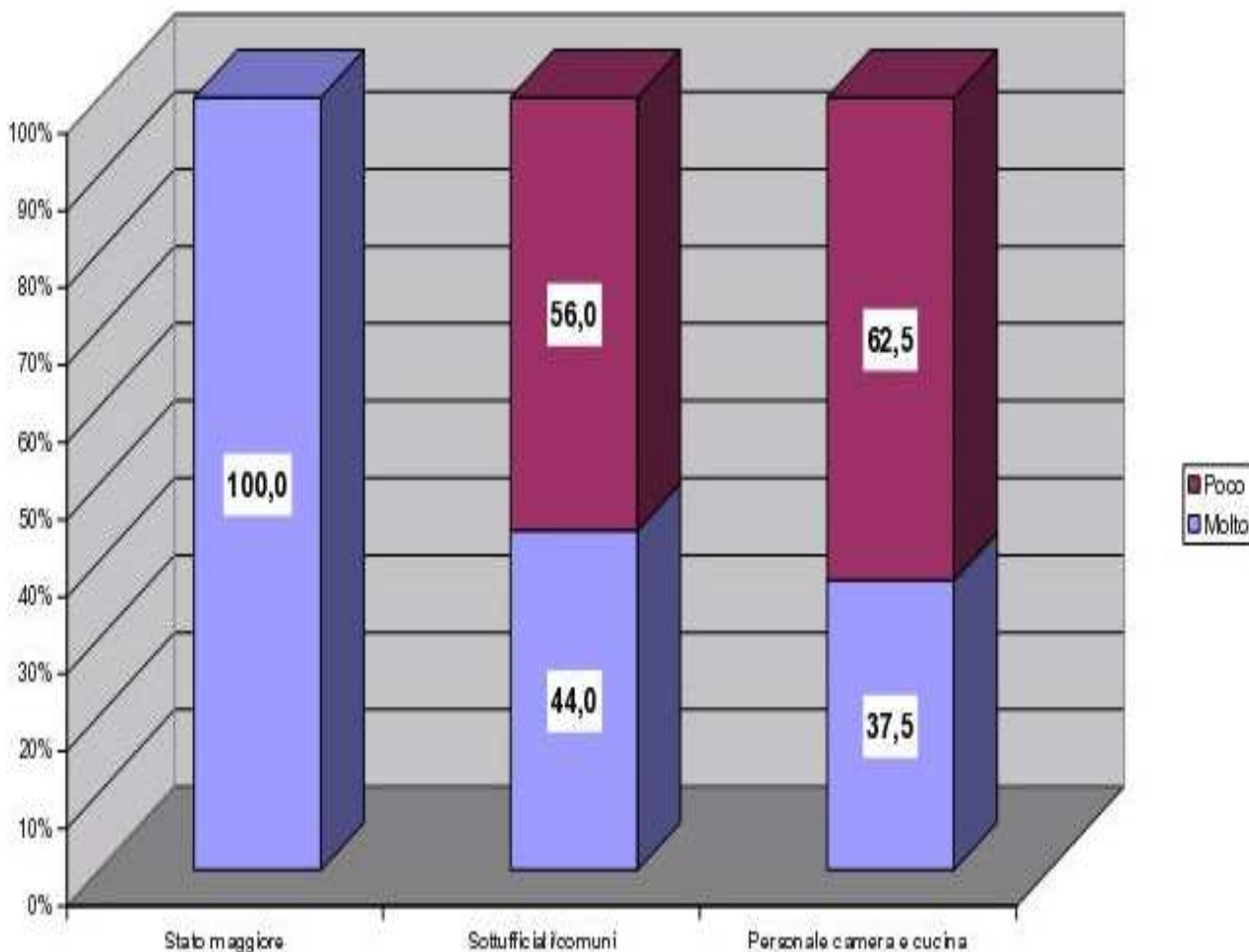
Fig. 8 – Previsioni di incremento/decremento del personale italiano imbarcato (%)



Fonte: Indagine Isfort/Federazione del Mare, 2007

Allo stesso modo l'interesse a mantenere o incrementare la quota di personale italiano è molto più vivo per le alte professionalità (Stato maggiore 100%), piuttosto che per i ruoli tecnici e di servizio (Sottufficiali 44% e Personale camera e cucina 37,5%) (Figura 9).

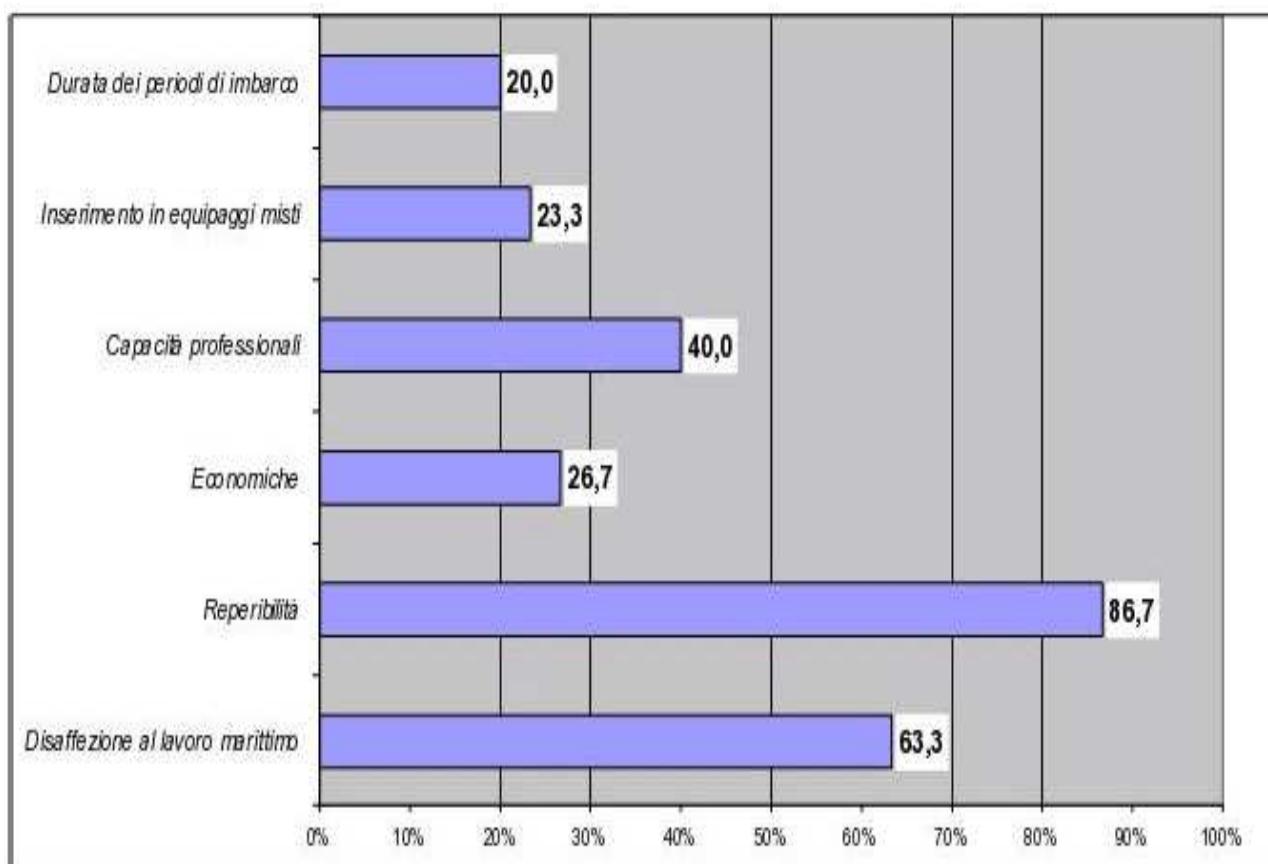
Fig. 9 – Grado di interesse a mantenere/incrementare la quota di personale italiano (%)



Fonte: Indagine Isfort/Federazione del Mare, 2007

Le ragioni che limitano l'utilizzazione di personale italiano sono in primo luogo la reperibilità (86,7% dei casi), in secondo luogo la disaffezione al lavoro marittimo (63,3%), in terzo luogo le capacità professionali (40,0%) (Figura 10). Tutte e tre le questioni sollevate in modo prioritario dalle imprese coinvolte sollecitano il mondo delle imprese e delle istituzioni.

Fig. 10 – Ragioni che limitano l'utilizzo del personale italiano (%)



Fonte: Indagine Isfort/Federazione del Mare, 2007

La questione della reperibilità mette in evidenza la carenza del nuovo sistema di collocamento del personale marittimo, il secondo segnala la perdita di “appeal” delle professioni del mare, il terzo infine, testimonia i limiti dell’offerta formativa. In merito a quest’ultimo aspetto, non si può però trascurare che il 59,2% delle imprese consultate ha dichiarato che la provenienza da corsi di formazione post-diploma come quelli dell’Accademia della Marina mercantile, costituisce un motivo di preferenza per la scelta degli allievi ufficiali, mentre la provenienza da un

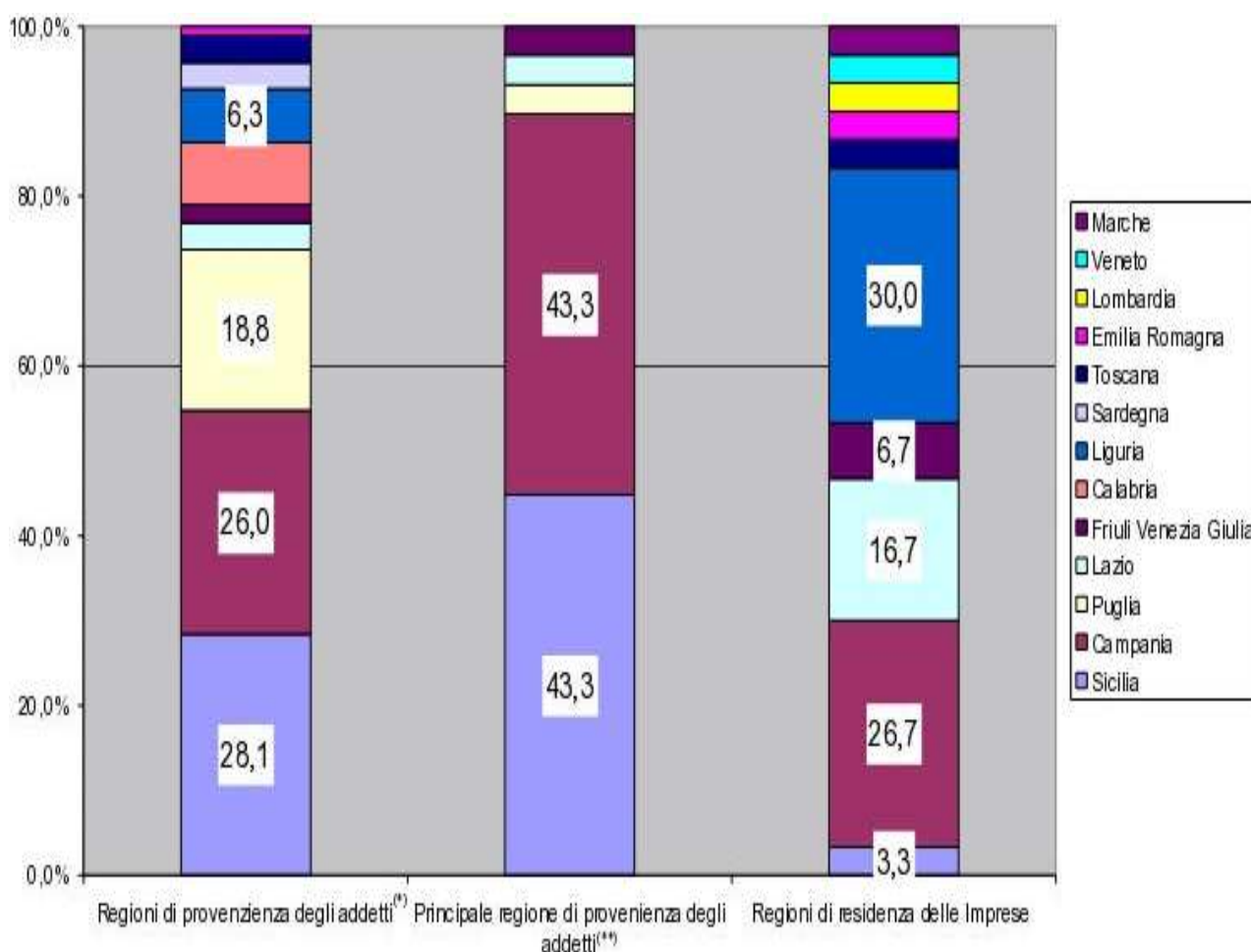
Istituto nautico lo rappresenta solo per il 7,7% del campione. Per recuperare la quota di personale italiano molte sono le indicazioni che provengono dalle aziende consultate. In primo luogo una migliore conoscenza della lingua inglese ed una buona professionalità, anche grazie a iniziative di formazione specialistiche e post-diploma. Ma non solo; ci vuole spirito di abnegazione e flessibilità: il 23,3% delle imprese consultate dichiara che uno dei limiti principali del personale italiano imbarcato è la scarsa capacità di integrazione in equipaggi multietnici di poco inferiore alle motivazioni di tipo economico (26,7%) e superiore, invece, a quelle legate alla durata dei tempi di imbarco (20,0%).

Praticamente inesistente è invece la mobilità interna al cluster visto che il 93,3% del campione di imprese considera nulli gli interscambi tra armamento e pesca o diporto, mentre molto intenso è lo scambio tra personale navigante e personale a terra, soprattutto con ruoli manageriali (la totalità delle imprese consultate dichiara che nel management aziendale vi sono dirigenti che provengono

da personale navigante) ma anche per l'organizzazione del complesso delle attività terrestri (il 92,8% delle imprese dichiara che prevede in futuro di utilizzare personale navigante per attività a terra). È anche importante segnalare che una quota non residuale delle imprese consultate sostiene che vi sono o vi sono stati membri della famiglia dell'armatore tra il personale navigante (41,4%).

Piuttosto interessante è, inoltre, l'analisi della provenienza geografica del personale marittimo per lo più residente nel Mezzogiorno d'Italia, soprattutto Sicilia, Campania, anche se nel complesso sono tutte le regioni meridionali ad essere le principali "generatrici" di personale marittimo. Tuttavia sono presenti marittimi della Liguria, della Toscana, nonché del Friuli Venezia Giulia, dell'Emilia Romagna e del Lazio (Figura 11).

Fig. 11 – Provenienza addetti e localizzazione delle imprese (%)



(*) Numero assoluto di regioni presenti - (**)Regioni in cui si concentra il maggior numero di addetti

Fonte: Indagine Isfort/Federazione del Mare, 2007

Molto più articolata sul territorio è la localizzazione delle imprese di armamento, pur rimanendo la Campania e la Liguria i principali poli di aggregazione delle imprese. Nonostante ciò la leadership di regione marittima deve essere attribuita alla Campania che si colloca ai vertici nazionali, sia per numero di addetti, sia per concentrazione di imprese.

Per quanto riguarda l'inserimento degli allievi ufficiali a bordo si può rilevare che esso non è lasciato al caso, anzi buona parte delle imprese dichiara che vi sono delle indicazioni standard dell'azienda per questa procedura (73,7%) e che detto inserimento non è lasciato alla discrezionalità degli ufficiali a bordo (69,0%).

La tassonomia considerata

Partendo dall'elenco sopra riportato, sono state quindi selezionate quelle attività che si ritiene siano effettivamente "funzionali" alla presenza del porto. Successivamente, si è operata una ripartizione delle attività selezionate in quattro sezioni, di seguito evidenziate, ritenuta più rispondente all'obiettivo di aggregare su base omogenea i vari *task* svolti dagli interlocutori portuali, sì da rendere più facilmente comprensibile il posizionamento e ruolo detenuto.

Questa ripartizione, che in buona parte segue la distinzione operata dalla legge 28/1994 aspira, altresì, a far emergere in termini più immediati la capacità di offerta logistica degli imprenditori portuali, nonché le potenzialità degli enti pubblici e privati che garantiscono loro i servizi accessori o di supporto diretto ed indiretto. Tale obiettivo che è anche una delle finalità primarie della Ricerca.

a) Servizi tecnico-nautici.

La prima sezione raggruppa le attività essenziali per la movimentazione delle imbarcazioni. Si fa, dunque, riferimento solo all'attività svolta da battellieri/ormeggiatori, piloti e rimorchiatori. Come si specificherà, si tratta di attività effettuate su licenza dell'ente che amministra gli spazi portuali: l'Authority.

b) Servizi portuali, generali ed accessori.

La sezione include quei servizi ausiliari indispensabili all'operatività di un porto e che sono di interesse comune delle categorie di operatori che con quest'ultimo hanno a che vedere. In virtù di ciò, in molti casi l'AP detiene una partecipazione, se non la gestione diretta, delle relative aziende concessionarie che li espletano; una situazione che deriva dalla transizione da un regime pubblico, conseguente all'introduzione della legge 84/94 di cui si dirà ampiamente in seguito, ad uno prospettico di natura fondamentalmente privatista. Rientrano in quest'ambito anzitutto le attività per la movimentazione delle merci; ci si riferisce ai compiti di imbarco e sbarco merci, nonché a quelli meno noti di successiva pesatura, conteggio, separazione, marcatura campionatura e misurazione della merce, di imballaggio, riempimento/svuotamento contenitori e relativa manutenzione, movimentazione con veicoli a spola o carri ferroviari.

Per motivi di omogeneità, si è ritenuto di includere nella categoria anche i servizi *generali*, quali l'illuminazione, quelli ecologici ed idrici, la pulizia delle aree portuali e degli specchi acquei, la degasificazione o la pulitura stive nonché tutte le altre attività definibili *accessorie* che garantiscono l'operatività dei terminal merci e passeggeri (la Stazione Marittima); dai commissari avarie al servizio depositi e spedizioni bagagli. L'erogazione dei servizi generali ed accessori è sovente subordinata alla presenza, nello specifico porto, delle attrezzature o imbarcazioni dedicate (dalle navi da crociera a quelle militari) di un dato tipo che, a loro volta, richiedono un specifico tipo di supporto od assistenza, nonché all'ampiezza e giro d'affari complessivo della struttura portuale. In virtù di ciò, essi non sono presenti in tutti i porti.

c) *Servizi istituzionali.*

La sezione comprende tutto il personale delle pubbliche amministrazioni esclusivamente (dalla Guardia di Finanza ai Vigili del Fuoco) o parzialmente (dall'Agenzia delle Dogane all'Ufficio Sanitario coinvolto nell'offrire un qualche tipo di prestazione legata alla presenza del porto. Tra di essi, chiaramente, oltre alle Authority portuali, rientrano, come accennato, anche gli addetti specifici della Capitaneria, i Carabinieri, la Polizia di Stato, la Marina Militare (eventualmente solo per quanto concerne l'utilizzo del porto come base navale, ma non la sua "difesa"), il Genio Civile, gli istituti pubblici di formazione (istituti tecnici nautici, scuole guida) e gli enti preposti al mantenimento dei registri navali. Tutte strutture organizzative che ha un senso considerare nel computo complessivo delle attività portuali solo se appositamente create per assecondarne il funzionamento.

Esistono, peraltro, anche altri enti pubblici che "dedicano" una quota pur minima del proprio personale alla gestione di attività portuali o alla risoluzione delle relative problematiche; tra essi, ad es. la Camera di Commercio, il Ministero dei Trasporti, la Regione, la Provincia ed il o i Comuni nel caso i porti ricadano su più aree comunali. Ancora, vi sono enti pubblici, come le Università, che si occupano di studiare od analizzare scientificamente le realtà portuali e dei trasporti in generale; ma per il loro carattere "non funzionale" all'attività portuale si ritiene di doverli escludere tra quelli considerati.

d) *Servizi imprenditoriali.*

Si tratta della sezione principale in termini di personale ed imprese coinvolte. Le aziende rientranti in questa categoria solitamente svolgono delle attività ben precise e dai confini delimitati da vincoli legislativi e dalle prescrizioni delle relative associazioni di categoria alle quali aderiscono (o dovrebbero aderire). Esse si caratterizzano per l'assenza di partecipazione pubblica, l'offerta di servizi specializzati ed altamente professionali, il disporre, al loro interno, di elevate competenze, nonché per l'operare in un contesto concorrenziale che vede la contemporanea presenza di ditte individuali come di grosse imprese multinazionali nazionali od estere.

In virtù del loro ruolo, tali categorie di operatori sono frequentemente le vere creatrici di ricchezza per un ambito territoriale potendo, da un lato, stimolare e determinare i volumi di traffico merci/passeggeri di una struttura portuale, dall'altro lato assumere direttamente un consistente numero di persone o generare un rilevante indotto. Si può dire che in un porto efficientemente ed efficacemente gestito, le altre tre suddette categorie di erogatori di servizi sono dimensionate in relazione alle esigenze di tali operatori professionali.

Rientrano in quest'ambito, con le relative accezioni e specificità, gli armatori, gli spedizionieri (doganali e non), i corrieri e gli autotrasportatori, i consolidatori, gli agenti raccomandatori marittimi, le agenzie marittime, i mediatori o broker assicurativi, i terminalisti, i provveditori ed appaltatori navali, i cantieri di riparazioni navali, i gestori di magazzini e depositi portuali (petrolifere e non), parte delle attività del diportismo ed altre categorie specificamente legate alla presenza del porto quali, ad esempio, anche gli esercizi commerciali o assicurativo-finanziari.

Le principali categorie di operatori classificate secondo la logica intermodale

Di là della generica suddetta ripartizione, nella pratica l'attribuzione di una singola attività a uno dei gruppi non è agevole; nemmeno a livello concettuale. Ne consegue che, come accennato in precedenza, a seconda degli interlocutori, quando si parla di indotto portuale qualche volta si fa riferimento all'insieme dei primi due gruppi, qualche volta all'insieme dei primi tre (definito talora

indotto portuale allargato); in altri casi si arriva persino ad escludere il primo gruppo o parte di esso, considerandolo “occupazione diretta”.

Ancora, il quadro sarebbe notevolmente complicato allorché si volesse considerare anche l’impatto “storico” connesso alla localizzazione di industrie in ambito portuale allorché quest’ultimo è stato, in passato, il principale fattore di localizzazione per quel tipo di industrie (come le acciaierie e le raffinerie petrolifere). Oggi, molte di queste industrie, non più vincolate tecnologicamente alla localizzazione portuale, risentendo della relativa scarsità e/o del prezzo elevato dello spazio e di altri fattori di produzione, si sono rilocalizzate in regioni economiche in cui questi o altri fattori sono disponibili a condizioni più vantaggiose.

In generale, ad ogni modo, anche il tentativo di proporre la descritta visione funzionale del sistema portuale si presta a critiche metodologiche giacché, da un certo punto di vista, alcune tendenze mondiali che hanno interessato di recente il settore dei trasporti e della logistica in senso lato sembrerebbero aver fatto emergere un quadro caratterizzato dal sensibile indebolimento delle relazioni tra il porto e l’economia locale. Seppure i volumi movimentati sono in continuo aumento, infatti, varie operazioni portuali tendono verso la semplificazione con una minore richiesta di prestazioni alla merce rispetto al passato, una generalizzata perdita di importanza nella catena del valore ed una riduzione nella richiesta di manodopera; ad esempio allorché le merci “attraversano” il porto senza frenarsi e/o senza stimolare fasi di lavorazione in loco per servire industrie anche molto distanti dal porto stesso.

Da questo punto di vista sembrerebbe ridursi lo spessore del complesso *linkage* industriale del passato con i porti, così come anche gli effetti moltiplicativi del reddito diverrebbero meno rilevanti. Tanto più che allorché la produzione del servizio portuale dà luogo ad una decrescente retribuzione del fattore lavoro e ad una crescente retribuzione del fattore capitale, ciò svantaggia il contesto territoriale; visto che mentre il primo è localizzato per definizione nel sistema economico della città o regione portuale, il secondo, soprattutto a fronte dei fenomeni appena richiamati, risulta provenire in misura minor dall’economia locale del porto; spesso neppure dallo stesso paese.

Come si vedrà, anche la localizzazione di taluni erogatori di servizi o fornitori manifatturieri risulta meno vincolata alla contiguità portuale; a ben vedere, tuttavia, le dinamiche prevalenti nel comparto dei trasporti e della logistica, di riflesso sul *sistema portuale*, mostrano, nella loro globalità, delle direttrici diverse che si riconnettono al concetto della *intermodalità* con un profondo “ripensamento” di molte delle fasi della catena trasportistica. Il trasporto intermodale costituisce da alcuni anni il tema di fondo del riassetto del sistema logistico ed infrastrutturale; tanto in Italia quanto in molti altri paesi occidentali.

La forte prevalenza del trasporto su strada e l’alto costo sociale ad esso associato hanno sollecitato una crescente generalizzata attenzione verso modalità di trasporto che consentano di coniugare gli obiettivi aziendalistici di economicità e qualità del servizio con quelli sociali della minimizzazione degli impatti negativi determinati sull’ambiente da tale attività. Esigenza, quest’ultima, trattata sistematicamente solo di recente allorché, in vari casi l’aumento dei volumi di traffico ha avuto pesanti ricadute sull’*hinterland* in termini di congestione del traffico, inquinamento e disagio sociale.

Solitamente si distinguono due tipi di *intermodalità*; il primo, “mare-gomma”, è incentrato sul trasporto marittimo e sul porto inteso quale nucleo fondamentale del trasferimento delle merci e si completa nella fase terrestre. Il secondo tipo “ferro-mare”, di natura esclusivamente terrestre, è di minor incidenza in termini di tonnellate per miglia, seppur con una notevole rilevanza strategica in alcuni determinati ambiti territoriali.

Nella sua accezione più ampia, la catena di trasporto intermodale coinvolge, a livello fisico, il trasporto sulle tratte marittime, le operazioni che avvengono nel nodo portuale e il trasferimento sulle tratte terrestri (dove sono utilizzabili ulteriori nodi di interscambio modale). Si tratta di operazioni solitamente sequenziali che presuppongono l'intervento di numerosi soggetti con compiti e ruoli diversi.

Tra queste categorie, con precipuo riferimento agli operatori portuali, oltre a chi svolge il ruolo di erogatore di servizi definibili *ausiliari* (dagli ormeggiatori ai registri navali e dai provveditori ai palombari e sommozzatori senza dimenticare il ruolo svolto da numerosi enti pubblici), si evidenziano due fondamentali tipologie di operatori: *esecutori* (trazionisti, terminalisti, venditori del servizio) ed *organizzatori* (spedizionieri, armatori, agenti marittimi, società di logistica) del trasporto intermodale. Gli "organizzatori" presentano un'accentuata imprenditorialità e strutture complesse ed articolate; gli esecutori, essendo prettamente "vettoriali", si propongono principalmente quali "rami esecutivi" dei primi, pur non difettando di una configurazione imprenditoriale.

I soggetti "organizzatori", spesso definiti "globali", possono effettuare direttamente una fase del processo di trasporto come coordinare o supervisionare il trasferimento completo delle merci attraverso le differenti modalità. La regia del ciclo diventa, pertanto, il compito di maggior rilevanza e responsabilità, mentre lo svolgimento formale dei vari segmenti trasportistici è affidata agli "esecutivi".

Questi ultimi, entità spesso giuridicamente autonome, pongono le proprie prestazioni in qualità di operatori unimodali specializzati. Un tipico esempio sono i piccoli autotrasportatori (i "padroncini"); perlopiù semplici "trazionisti" per tratte specifiche della catena del trasporto, la cui attività può essere influenzata in modo molto variabile dalla presenza di un porto.

Nella loro accezione di operatori cosiddetti "globali", gli "organizzatori", frequentemente coordinano e dispongono il trasferimento delle merci attraverso differenti modalità in qualità di "supervisor" del ciclo. Da questo punto di vista, esistono delle figure "tipiche" di operatori del trasporto, che hanno un'attinenza più o meno stretta con il porto, i quali ambiscono ad assumere la qualifica di "operatore multimodale".

Facendo seguito a quanto appena specificato, di seguito si riportano le principali categorie imprenditoriali dell'economia del mare secondo la logica intermodale ma inquadrata in funzione della posizione baricentrica del porto (Sorrentini, 2000).

a) *Terminal Operator* (Terminalista Portuale).

Il terminalista è l'impresa portuale specializzata che gestisce direttamente lo sbarco/imbarco delle merci svolgendo tutte le operazioni tipiche connesse al trasbordo della merce da nave a terra (o viceversa) in un'ottica d'integrazione nel ciclo produttivo aziendale: presa in consegna della merce dalla nave e relativa sistemazione nelle aree di stoccaggio; custodia delle merci per l'effettuazione delle operazioni di cui in precedenza; inoltro e consegna al ricevitore o al suo mandatario.

Rispetto alla tradizionale impresa di imbarco/sbarco, l'impresa terminalista si caratterizza per:

- l'operare in uno spazio definito e giuridicamente limitato (porto), dove organizza autonomamente il carico e lo scarico delle navi e lo smistamento delle merci;
- l'organizzazione autonoma dei fattori produttivi (lavoro e capitale) senza alcun vincolo fisico o istituzionale di servirsi di particolari maestranze o mezzi operativi;

- l'integrazione dell'attività di sbarco/imbarco con una serie di servizi ausiliari e successivi, che enfatizzano il fattore logistico ai fini della razionalizzazione del flusso di merci;
- l'approntamento di un'efficiente rete commerciale per l'acquisizione dei traffici;
- l'estensione della responsabilità alla fase di trasporto fuori dalla cinta portuale ed eventualmente fino ai cancelli di destinazione.

Il *terminal operator* può, dunque, svolgere tutte le operazioni tipiche connesse al trasbordo della merce da nave a terra in un'ottica di integrazione nel ciclo produttivo aziendale.

b) *Centri Merci e Magazzini Generali.*

I centri merci nascono per soddisfare la domanda di stoccaggio prolungato delle merci, sia nazionali che internazionali, per conto terzi. L'esigenza è di regolarizzazione e razionalizzare la distribuzione di derrate alimentari costituendo scorte da utilizzare in caso di emergenza. Pur essendo generalmente attrezzati per l'intermodalità, la loro funzione primaria rimane quella dello stoccaggio e della manipolazione delle merci.

Non è, tuttavia, trascurabile l'attività di riempimento e svuotamento di unità di carico, deposito, trattamento, distribuzione e raccolta delle merci. Più raramente questi operatori giungono a gestire centri intermodali od offrire servizi porta a porta. L'espandersi della logica del "just in time" e della necessità di ridurre al minimo le scorte attuando cicli produttivi flessibili mette in crisi l'attività principale di magazzinaggio e deposito, tipicamente a basso valore aggiunto. Attualmente, pertanto, i centri merci tendono ad ampliare e modificare la loro gamma di prestazioni evolvendo o verso l'attività di *terminal operator* o di operatore logistico, che si caratterizza per una più ampia creazione di valore aggiunto.

c) *Spedizioniere.*

È un intermediario che agisce da filtro o tramite tra domanda e offerta di trasporto - caricatore e trasportatore - colmando la lacuna che esiste fra questi ultimi a livello di flusso informativo. L'accezione del termine "spedizioniere" abbraccia un campo piuttosto ampio, che deriva anche dalla molteplicità di funzioni e ambiti operativi cui egli può dedicarsi. Riscontro evidente di ciò è il numero di denominazioni corredate di attributi più o meno qualificativi: spedizioniere marittimo, terrestre, aereo, doganale, industriale.

Lo spedizioniere che opera in campo internazionale al servizio dell'industria o del commercio è conosciuto con la designazione di "casa di spedizione internazionale". L'esercitare un'attività a lungo raggio presuppone una struttura proporzionalmente ampia e capillare che distingue nettamente, dal punto di vista dimensionale ed organizzativo, la casa di spedizioni internazionale dallo spedizioniere professionista che opera anche solo individualmente.

La semplificazione di tutte le operazioni accessorie, derivante dall'avvento delle unità di carico standardizzate ed il venire meno delle pratiche di sdoganamento intracomunitarie hanno ridotto l'importanza del ruolo di quest'intermediario; così come il mero assemblaggio e coordinamento di vettori indipendenti per il trasferimento delle merci è divenuto insufficiente rispetto alle attuali esigenze organizzative ed imprenditoriali di chi effettua il ciclo di trasporto. L'operatore di un servizio di trasporto completo è, infatti, quel soggetto imprenditoriale che riesce ad organizzare

servizi di linea investendo fortemente in impianti e risorse professionali adeguate all'assolvimento di un compito così complesso. Prende corpo da queste necessità la nascita di un operatore globale del trasporto: il *Multimodal Transport Operator*.

d) *Raccomandatario o Agente Marittimo*.

È il soggetto imprenditoriale che assume la qualifica di ausiliario dell'armatore in quanto rappresenta la nave nella località di approdo, espletando le operazioni commerciali ed amministrative attinenti l'impresa di navigazione ed il *contratto di trasporto*¹⁰; dunque svolge una vasta gamma di servizi con elevato contenuto professionale. È definito:

- *loading agent* se si occupa prevalentemente delle pratiche di sbarco/imbarco del carico;
- *booking agent* se interviene nella generazione dei traffici per incrementare la capacità acquisitiva di carico dell'impresa di armamento, e fra le sue prerogative vi è l'emissione delle polizze di carico, la quotazione dei noli e la fatturazione per conto dell'impresa armatoriale, la cui influenza si limita ad una generale attività di coordinamento;
- *general agent* se gli è delegato dall'armatore il potere di nominare e sovrintendere i singoli agenti in ciascun porto.

Il contratto che lega agente ed armatore può essere di vario tipo ed avere carattere stabile (con incarico di assistere tutte le navi di un certo armatore), esclusivo (trattando vettore appartenenti ad una determinata linea) o occasionale (per singoli trasporti). Nel caso il rapporto fra agente ed armatore sia di tipo stabile, è frequente che in ragione della continuità ed esclusività dell'incarico si abbia una maggiore espansione dei compiti dell'agente con ampie responsabilità nella fase commerciale di acquisizione del carico. Un moderno agente marittimo tenta di intrecciare rapporti diretti anche con gli operatori al di fuori della sua riserva naturale di attività - la cinta portuale - invadendo il campo dello spedizioniere, di cui assorbe le funzioni; tranne non si necessiti di un esperto tariffario o di sdoganare le merci.

e) *L'armatore*.

È colui che gestisce l'impresa di navigazione, laddove l'elemento caratterizzante è l'esercizio della nave, a prescindere dalla sua proprietà. Come tale l'armatore è un imprenditore che organizza i beni materiali ed il lavoro al fine commerciale della navigazione.

L'armatore può essere un armatore proprietario (*owner*), un armatore gerente, ovvero colui che assume la gestione di una nave per conto di un *owner* e percepisce una percentuale sui noli, o un armatore conduttore (*disponent owner*), che assume l'impiego commerciale di una nave. Egli si distingue dal vettore marittimo (*sea carrier*), che riceve le merci e si obbliga alla riconsegnarle nel luogo e tempo determinati, poiché il vettore è unicamente un imprenditore commerciale che si avvale della collaborazione negoziale dell'armatore - che mette a disposizione la nave con le relative pertinenze - per l'esecuzione del contratto di trasporto stipulato con il caricatore. La distinzione tra attività di navigazione (esercitata dall'armatore) e trasporto (svolta dal vettore) tende

¹⁰ È il contratto mediante il quale una parte, detta vettore, si obbliga a trasferire le cose da un luogo ad un altro entro un determinato tempo stabilito nel contratto e dietro corrispettivo. Il vettore compie il trasporto per conto di una persona (mittente) e si obbliga a consegnare le cose ad altra persona (destinatario).

a perdere significato nelle realtà operative, in quanto nei compiti armatoriali rientra sempre più anche la funzione vettoriale, con compagnie di navigazione che estendono la gamma dei servizi ai trasporti terrestri.

f) *Inland Terminal* (Terminalista Interportuale).

I terminali interportuali, dove avviene lo scambio tra due modalità di trasporto terrestri, sono generalmente collocati nell'ambito di strutture multifunzionali - gli *interporti* (*Logistic area*) - definiti dalla legge 240/90 quale "complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione". A livello funzionale, il terminal interportuale terrestre si occupa, quale funzione primaria, del trasferimento della merce tra moduli vettoriali diversi; motivo per il quale è necessaria un'area tecnicamente ben congegnata ed ottimamente utilizzata dove i vettori possano stazionare brevemente. Peraltro, esso può ospitare una specifica area di dogana per le merci da/per destinazioni internazionali.

Il terminalista si occupa, altresì, dello stazionamento prolungato dei veicoli stradali e ferroviari in attesa del trasbordo, per cui necessita un'area di parcheggio meno attrezzata ma più ampia e della circolazione dei mezzi di trasporto; esigenza che richiede infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario adeguate. Ancora, il terminalista interportuale può dedicarsi all'amministrazione del traffico interportuale sbrigando pratiche burocratiche (sdoganamento) e tecniche (pesatura, ispezione dei veicoli...) ed offrendo servizi ausiliari al personale.

L'interporto, pertanto, assolve la doppia finalità di strumento per l'attuazione di una politica dei trasporti che tende al riequilibrio nell'utilizzo delle varie modalità e al decongestionamento delle aree metropolitane. Non dovrebbe, perciò, mancare l'erogazione di un insieme di servizi agli operatori in grado di aumentare la capacità di fluidificazione dei flussi commerciali.

g) *Imprese di Autotrasporto*.

Sono operatori monomodali che assumono grande rilevanza in Italia per l'accentuata diffusione di micro-operatori ("padroncini"), che raggruppano nel loro insieme la quasi totalità dell'offerta di trasporto su gomma. Questi operatori agiscono isolatamente e con modesta forza contrattuale, riuscendo a bilanciare l'esiguità delle remunerazioni con elevati carichi di lavoro. Solo pochi tra essi sono riusciti ad organizzarsi su base imprenditoriale, demandando ad organismi di natura cooperativistica il compito di rappresentarli. In altri casi questi soggetti si sono radunati attorno ad un'organizzazione (generalmente la casa di spedizioni) che tende a razionalizzare il flusso dell'offerta, evitando gli sprechi dei viaggi di ritorno a vuoto. Quale che sia la sua struttura organizzativa, l'autotrasportatore tende ad essere sempre presente, salvo rare eccezioni, nel processo di trasporto intermodale, sia come vettore su tratte a lunga distanza in prosecuzione del trasporto marittimo, sia come vettore responsabile della distribuzione finale a partire dai centri di raccolta nell'entroterra.

h) *Corrieri ed Operatori Logistici.*

Si tratta di autotrasportatori nazionali di collettame concessionari dell'Amministrazione Postale per il trasporto di pacchi inferiori ai venti chili. La loro attività primaria richiede importanti strutture impiantistiche multiple (ai capolinea ed ai nodi delle varie relazioni di traffico gestite con continuità) in cui avviene il *consolidamento-deconsolidamento*¹¹ delle merci. Dall'attività primaria è derivato anche l'immagazzinamento e la relativa gestione per conto di industrie produttrici di beni di largo consumo che vengono poi distribuiti nelle aree urbane e metropolitane.

Le imprese dedicate esclusivamente a questa seconda attività si definiscono *Logistic Operators*. I corrieri hanno generalmente un elevato numero di lavoratori dipendenti dedicati sia alla guida dei veicoli che alla manipolazione delle merci ed agli adempimenti amministrativi propri (fatturazione, bollettazione) o imposti dallo Stato (bolla di accompagnamento).

Il vertiginoso aumento dei costi del lavoro dipendente ha indotto numerose imprese a ristrutturare la propria organizzazione, affidando trazione e domiciliazione delle merci a lavoratori autonomi e la manipolazione delle merci nei magazzini a cooperative di facchini. Permane la proprietà di importanti parchi veicoli "dedicati" al trasferimento delle merci da magazzino a magazzino o per la presa in consegna/distribuzione porta a porta. L'intera attività si configura come tipica delle organizzazioni a rete.

i) *Combined Transport Operator (CTO).*

Sono imprese che svolgono attività relativamente innovativa, dedicandosi alla realizzazione di trasporti che coniugano modalità tradizionali (strada/rotaia, strada/mare ecc.) in un servizio che prevede l'utilizzazione simultanea di due differenti vettori. Esempio emblematico di questa tipologia di soggetti sono le società di trasporto combinato strada-rotaia o società di traffico strutturate quali *joint-ventures* tra operatori di natura diversa.

Tale funzione di coordinamento tra la fase del trasporto stradale e ferroviario implica la gestione di un complesso di servizi con funzione di cerniera tra ferrovie e utenti. Allo scopo, essi acquistano dalle amministrazioni ferroviarie la trazione dei treni sulle diverse relazioni di traffico, noleggiando all'utente i carri specializzati (definendone tariffe e cadenze temporali), gestiscono i terminali di scambio intermodale corredati di tutti i servizi accessori. In tal modo l'utente del servizio di trasporto combinato intrattiene un rapporto con la sola società CTO - che vende il pacchetto completo del servizio - senza interfacciarsi in alcuna maniera con l'ente pubblico delle ferrovie. L'economicità del servizio rispetto al "tutto gomma" si basa prevalentemente sulle lunghe percorrenze; i tempi necessari al trasporto della merce dalla strada alla ferrovia, infatti, si possono compensare proporzionalmente all'incremento delle distanze.

l) *Multimodal Transport Operator (MTO).*

Più che un soggetto dai connotati precisi, la figura denominata "operatore multimodale" rappresenta lo stadio evolutivo di varie figure "tipiche". Sostanzialmente, si tratta di un operatore tradizionale, come lo spedizioniere, che evolve verso una professionalità nuova, assumendosi

¹¹ Tale attività consiste nel mettere insieme tante spedizioni provenienti da più mittenti aventi in comune lo stesso nodo infrastrutturale dove verranno esportate, seppure non necessariamente con la stessa destinazione finale.

compiti e responsabilità diverse e dotandosi di un'organizzazione e di strutture specifiche. Per la definizione di MTO vi sono due orientamenti prevalenti.

Secondo il primo è fondamentale la dotazione tecnica operativa; di conseguenza, l'azienda "tipo" è caratterizzata dalla disponibilità (direttamente o tramite collegate) dei mezzi e delle strutture di base necessari a realizzare il trasporto. Si tratta, quindi, di imprese di grandi dimensioni che tendono a controllare tutti gli stadi del ciclo intermodale e si caratterizzano per una notevole rigidità operativa, dovuta sia agli elevati investimenti necessari, sia alla tendenza ad una specializzazione per linee di traffico, onde raggiungere adeguate economie di scala ed ottimizzare l'uso delle attrezzature e mezzi in dotazione.

Un altro orientamento prescinde dalla dotazione strutturale, che al limite può essere inesistente, ponendo l'accento sulla conoscenza dei mercati e sul sistema informativo aziendale. Come tale implica una struttura aziendale molto flessibile, articolata sull'uso dell'EDI (*Electronic Data Interchange*) e, in generale, delle ICT nonché la disponibilità di addetti ad elevata professionalità.

Gli MTO svolgono un'attività emergente tesa a soddisfare la domanda internazionale di servizi logistici "just in time", assumendo nei confronti del proprietario della merce la responsabilità di effettuare il servizio di trasferimento "door to door". Essi dispongono di importanti infrastrutture per la manipolazione delle merci, hanno reti organizzative diffuse a livello mondiale e forti *network* telematici.

Nella struttura operativa di un MTO il trasporto diretto è considerato un'attività marginale a basso valore aggiunto realizzata spesso con vettori terzi nelle varie modalità (aerea, ferroviaria, marittima, stradale e combinata). La logica basilare è quella del controllo del flusso di carico in tempo reale ed in qualunque momento, indipendentemente dalla proprietà dei mezzi utilizzati per il trasferimento della merce nelle varie fasi.

I cambiamenti settoriali alla luce delle dinamiche tecnologiche e competitive

a) Info-tech ed unità di carico

Pur nella sua estrema schematicità, l'elenco delle funzioni imprenditoriali proposto sottende molte delle recenti tendenze in essere nel mondo dei trasporti. Si tratta di cambiamenti di ampia portata che trovano le proprie motivazioni principali in due ordini di ragioni.

1) *La diffusione delle ICT*, con i relativi riflessi sull'organizzazione delle operazioni. Esse sono elemento strategico per migliorare l'integrazione funzionale ed organizzativa degli attori impegnati nella *catena logistica*,¹² aumentando l'efficienza dei processi logistici e di trasporto e le performance di costo, tempo e qualità. Tale capacità si fonda sulla naturale (ed elementare) capacità delle tecnologie *information based* di minimizzare costi e ostacoli dei processi che si attuano con lo scopo di comprimere le dimensioni di tempo e spazi e richiedono una base informativa certa per razionalizzare la movimentazione dei beni materiali in base alle reali esigenze operative dei partecipanti alla *supply chain* secondo un approccio cliente-fornitore. Sotto questo profilo, quale integrazione funzionale tra le varie sequenze monomodali che diventano parti intimamente coordinate di un unico processo, uno dei risultati dell'applicazione ai trasporti della più generale

¹² La *catena logistica* (o *supply chain*) è intesa come "l'insieme delle attività e delle decisioni inerenti alla gestione dei flussi fisici e dei correlati flussi informativi che partono dall'acquisizione dei fornitori di materie prime e componenti, attraversano i processi di impiego nelle attività di produzione e si concludono con la distribuzione del prodotto finito agli utilizzatori finali" (Christopher, 1992),

concezione della logistica integrata, che si fonda su un'ampia adozione di ICT, è la diffusione della *logica intermodale*.

2) La *diffusione del container e di altre unità di carico*. Il crescente ricorso all'intermodalità conseguente all'introduzione del rivoluzionario processo innovativo inaugurato con l'avvento delle tecniche di unitizzazione dei carichi - processo accelerato dalla diffusione delle tecnologie informatiche - ha consentito il *door to door* senza rotture di carico - causa di forte aggravio dei costi - determinando la tendenza al controllo integrale del ciclo di trasporto da parte di pochi grandi operatori. Tale accentrimento delle competenze ha, tuttavia, posto in crisi alcuni ruoli ed obbligato altri operatori a rivedere il proprio posizionamento, in quanto chi traeva profitto operando in nicchie protette ha dovuto di frequente trasformarsi in una figura omni-funzionale che controlla ed è responsabile di più o tutte le operazioni della *catena logistica*. In effetti, fino alla fine della seconda Guerra Mondiale le merci venivano trasportate in colli separati soggetti a numerose movimentazioni prima di giungere a destinazione; con un intensivo e dispendioso utilizzo di manodopera. L'estrema eterogeneità di dimensioni e di pesi dei colli raramente consentiva un'efficace armonizzazione e fluidificazione dell'*handling*¹³ del carico, impedendo la razionalizzazione dell'intero ciclo di trasporto. Tale ostacolo è stato gradualmente superato grazie alla rapida diffusione della suddetta unitizzazione o raggruppamento di un certo numero di colli in modo da costituire unità di carico standard facilmente maneggiate e stivabili tramite mezzi meccanici.

b) Intermodalità e globalizzazione

La razionalizzazione ed industrializzazione dell'intero processo di trasporto è stata fortemente accelerata, negli anni '60, dall'introduzione del *container*. Mentre da un punto di vista tecnico il sistema intermodale è quasi stazionario, poiché le unità di carico standardizzate sono sostanzialmente le medesime di vent'anni fa, la rapidissima e pedissequa diffusione dei container ha modificato il ruolo dei vari operatori che intervengono nel ciclo integrato di trasporto; in particolare per quanto concerne la fase marittima e la sua prosecuzione terrestre e tanto a livello quantitativo che qualitativo. Si tratta di un processo ancora lungi dall'essere terminato.

Da un versante quantitativo, l'intermodalità è progressivamente divenuta espressione di un diverso e nuovo modo di concepire l'intera organizzazione del ciclo di trasporto. L'esigenza di velocizzare, armonizzare e coordinare le manovre di carico/scarico delle merci nonché di superare le strozzature che intralciano la linearità del ciclo di trasporto ha portato, infatti, a considerare tale ciclo sempre meno come la somma delle prestazioni di singoli vettori, ma come un'unica prestazione o un insieme di prestazioni coordinate da origine a destino atte a minimizzare i costi.

Tali circostanze hanno determinato una notevole crescita della complessità gestionale ed organizzativa per le aziende del settore marittimo; dunque, il superamento di equilibri concorrenziali oramai stabilizzatesi. La moderna competizione tra imprese, peraltro, coinvolge non solo l'originaria attività di trasporto marittimo di merci ma anche quelle relative ai terminali specializzati per la movimentazione e l'approntamento di specifici servizi di connessione con l'*hinterland* (Borghesi, Buffa, Canteri, 1997).

Se la globalizzazione, da un lato, ha incrementato il volume dei trasporti in generale creando maggiori opportunità per tutte le imprese che operano nella filiera trasportistica, comprese quelle ausiliarie dei traffici, dall'altro lato ha spesso determinato un maggiore frazionamento

¹³ L'*handling* si definisce come l'insieme di operazioni e servizi ausiliari al trasporto relativi alla movimentazione della merce; il carico e lo scarico delle merci fanno sempre parte di questa categoria.

dei lotti trasportati (come conseguenza dello sviluppo delle tecniche *just in time* e *zero inventory* tipiche del *logistic and operations management*), con conseguente aumento della frequenza di trasporto. Eventi che hanno reso più complessa la gestione aziendale e richiesto agli operatori competenze più estese ed aggiornate rispetto alle professionalità consolidate da anni di esperienza pregressa. Seppure con modalità differenti, di conseguenza, praticamente tutti gli operatori del trasporto sono stati interessati dalla conseguente ristrutturazione del settore, il cui aspetto evidente è la crescita delle dimensioni medie aziendali e l'espulsione di molti operatori marginali.

Questi ultimi, sono stati messi fuori gioco anzitutto dall'evoluzione tecnologica, che vede la sostituzione delle attività *labour intensive* con quelle *capital intensive*, nonché dalla necessità di procedere ad adeguamenti professionali e di effettuare cospicui investimenti in terminali specializzati per la movimentazione e l'approntamento di specifici servizi di connessione con il retroporto. Gli antichi equilibri sono stati, altresì, alterati dall'evoluzione giuridico-istituzionale, con il relativo abbattimento delle frontiere interne e la riduzione dei controlli doganali, nonché con strumenti legislativi all'esercizio di talune attività subordinato alla presenza di specifici requisiti organizzativi-imprenditoriali.

Da un versante qualitativo, invece, il processo di evoluzione della catena trasportistica ha determinato la perdita di esclusività di molte sfere di attività nelle quali gli operatori specifici esercitavano un certo controllo; una sorta di "monopolio corporativo", nel senso che solo gli appartenenti ad una determinata categoria erano messi in condizione di poter svolgere particolari fasi di ciclo di trasporto. In altri casi, invece, la situazione di monopolio od oligopolio si poggiava su rendite di posizione geografica, che permettevano la costituzione di nicchie di mercato (come quella di un terminalista portuale esclusivo, pubblico o privato).

Parimenti, oggi giorno la figura dei piccoli operatori che traggono profitto da prestazioni di portata limitata all'ombra di rendite di posizione funzionali appare compromessa a fronte dell'insorgere di figure omni-funzionali che assumono il controllo e la responsabilità di svolgere tutte le operazioni (Pugliese, 1990; Sorrentini, 2000). Le evoluzioni in atto, che come appena ricordato riguardano in modo particolare la fase marittima del trasporto e la sua prosecuzione terrestre oltre il nodo portuale, pertanto, coinvolgono tutte le figure tradizionalmente legate alla movimentazione delle merci nell'ambito del porto.

Va ricordato che fino all'evento del concetto di intermodalità, il trasporto delle merci soggiaceva ad un criterio di frantumazione delle competenze operative poiché ciascun operatore cercava massimizzare il profitto derivante dall'esecuzione del singolo segmento di trasporto. Adempiuta la propria prestazione, il soggetto indipendente rimaneva libero da qualunque preoccupazione riguardo all'esistenza di fluidità ed efficace connessione tra gli anelli successivi alla fase di propria competenza.

Ogni soggetto della catena trasportistica svolgeva unicamente la parte di sua stretta competenza senza interessarsi dell'esecuzione delle fasi a monte o a valle; mentre numerosi soggetti indipendenti con interessi contrapposti e ambiti operativi a volte sovrapposti venivano coinvolti nella spartizione di un unico business. La ripercussione immediata si aveva sul costo del servizio, che diventava una variabile dal peso elevato sul totale dei costi aziendali.

In questo contesto, elemento di contrattazione tra le parti era esclusivamente il costo del servizio, mentre la qualità dello stesso era invece sottaciuta e l'assenza dei *linkages* funzionali tra i singoli elementi del processo costituiva una sacca di inefficienza, rendendo l'intero processo dipendente da ogni singolo elemento della catena. Infatti, il doversi riferire ad una pluralità di soggetti dotati di sostanziale autonomia decisionale paventava il rischio della paralisi dell'intero sistema di trasporto

nel caso che una sola componente si astenesse dalla regolare fornitura della propria prestazione (Forte, 1982; Petriccione, 1990).

La grande innovazione prodotta dall'approccio intermodale, con l'avvento del concetto di rete trasportistica integrata, è consistita nell'enfatizzare le interrelazioni con assoluta sincronia ed armonia tra fasi monomodali consecutive, come secondo una visione unitaria ed integrata. Da un punto di vista gestionale ed organizzativo, l'approccio intermodale implica per le imprese di trasporto un'attenzione maggiore alle esigenze di interrelazione tra le singole fasi monomodali, assumendo una visione unitaria dell'intero ciclo, con il superamento di logiche particolaristiche da parte della singola impresa. L'integrazione delle attività di approvvigionamento, produzione e distribuzione aspira a conferire alla catena trasportistica la flessibilità e l'elasticità necessarie per rispondere pressoché in tempo reale ai cambiamenti ambientali, garantendo la possibilità di successive, anche significative, riconfigurazioni (Genco, 2000; Marchese, 2001).

La trasformazione del mercato dei servizi portuali da un quasi-monopolio ad uno tendenzialmente concorrenziale, in cui i bacini di utenza si sovrappongono e le eventuali "rendite di posizione del produttore" si sono spesso erose a favore del cliente/utilizzatore (ad es. l'armatore o l'operatore del ciclo intermodale) è, quindi, da ascrivere fondamentalmente ai progressi tecnici e tecnologici applicati al settore dei trasporti e della logistica. I crescenti fenomeni di integrazione orizzontale e verticale che hanno interessato molti soggetti dell'offerta di servizi rappresentano una risposta alla perdita del loro potere tesa a conseguire economie di scala e di scopo recuperando margini di profitto altrimenti perduti e il tentativo di "conquistare" il nodo portuale incorporandone il valore aggiunto. Va, tuttavia, ricordato che non sempre queste tentativi hanno raggiunto gli effetti sperati; almeno laddove non si sono riuscite a conservare le professionalità e competenze delle aziende rilevate.

Le innovazioni relative al nodo portuale *labour saving/capital intensive* nonché, fatto quasi unico, *land intensive* (si pensi al trasporto containerizzato) hanno, altresì, portato ad un radicale mutamento nel quadro dei benefici e dei costi connessi alla presenza del porto cui vengono ad aggiungersi nuovi e diversi oneri a carico della collettività locale. Quest'ultima è chiamata a far fronte non solo ai crescenti livelli di congestione, di inquinamento atmosferico, acustico e marino, come anche alla sottrazione di una crescente quantità di una risorsa pubblica (lo spazio costiero) e di un bene (lo spazio in genere) comunque suscettibile di forti pressioni per utilizzi alternativi (Musso, 1996; Valleri, Van de Voorde, 1996).

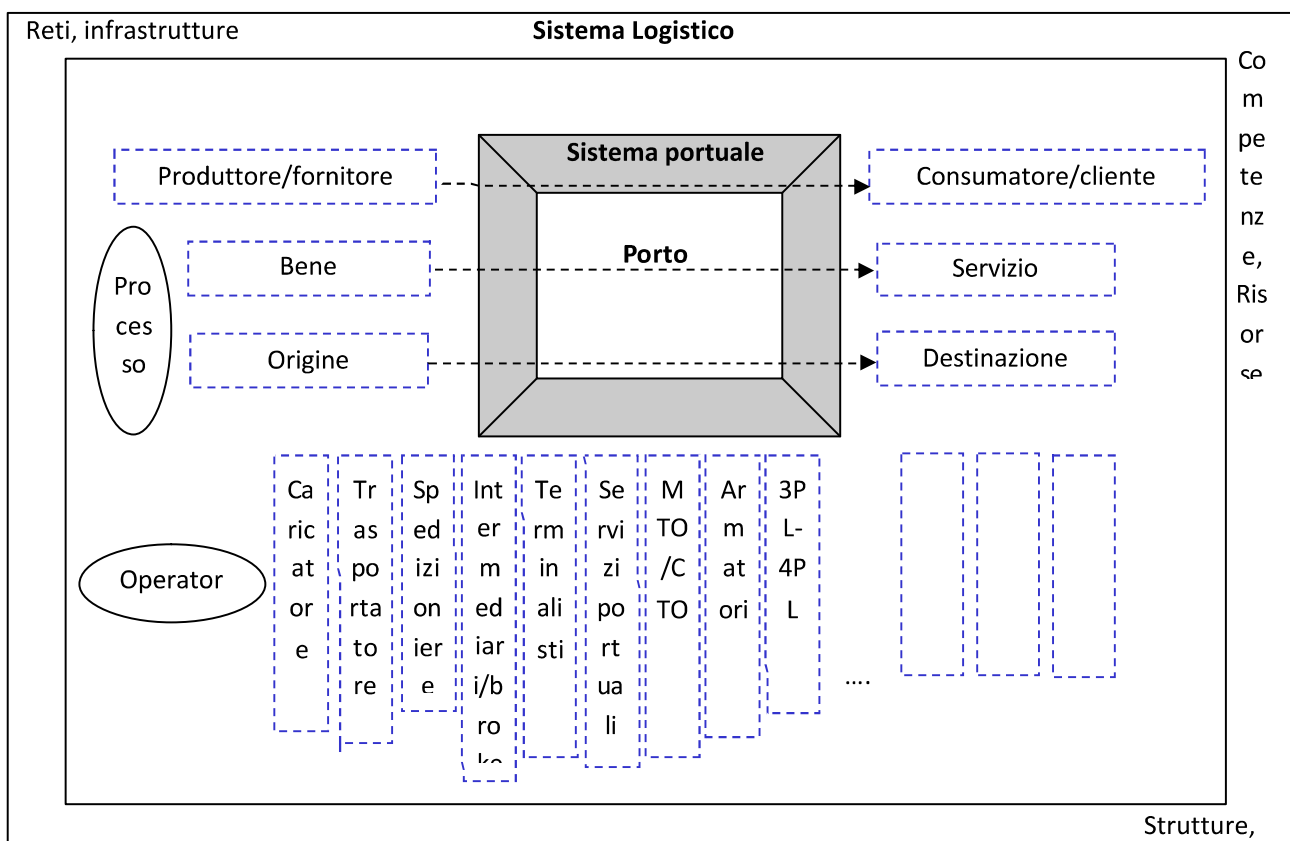
In contemporanea alla suddetta "rivoluzione" organizzativa del ciclo di trasporto, conseguentemente, la maggiore libertà localizzativa e le diseconomie della congestione hanno favorito l'allontanamento dal porto di attività produttive favorendo la formazione di nodi per il trasporto intermodale localizzati in aree interne; nodi miranti a sviluppare economie di scala e di concentrazione ed a esercitare un effetto di polarizzazione sui traffici (specialmente intermodali) e sul loro indotto. In questo modo va affermandosi una nuova articolazione spaziale della struttura economica e una nuova divisione territoriale del lavoro, incardinata sui nodi e sulle linee di forza del nuovo ciclo di trasporto; con evidenti e profonde, ripercussioni sui porti e sui sistemi economici delle regioni portuali (Forte, 2003).

Come si chiarirà nel prosieguo della Ricerca, l'impatto economico della presenza di un porto tende a diffondersi sempre di più nel sistema economico che costituisce il tradizionale bacino di utenza del porto (spesso anche oltre, persino a livello internazionale), mentre l'impatto territoriale e ambientale (essenzialmente negativo) resta concentrato nel sistema locale, aumentando di intensità per il maggiore consumo di spazio. Questa situazione è potenzialmente foriera di gravi conflitti socio-economici.

Occorre, pertanto, ricalcolare i costi e dei benefici connessi all'esistenza del porto, della loro estensione territoriale, degli attori economici che ne sono colpiti o se ne avvantaggiano (CNR, 1997; Morvillo, 2000); al riguardo diventa sempre più importante disporre di tecniche atte a quantificare accuratamente gli effetti positivi del porto sull'economia bcale. Si tratta di effetti in gran parte riconducibili all'impatto occupazionale, poiché gli altri *input* del processo produttivo portuale sono in modo crescente di provenienza esterna, anche internazionale (il fattore lavoro e il fattore capitale), oppure sono di origine locale (il fattore spazio) ma non riescono a cogliere una quota significativa del valore aggiunto.

Le ulteriori specificazioni rendono più facilmente comprensibile la centralità acquisita ed oggi svolta da un sistema portuale nella filiera logistica e trasportistica. Centralità che si ritiene di riassumere nelle seguenti Figure 12 e 13.

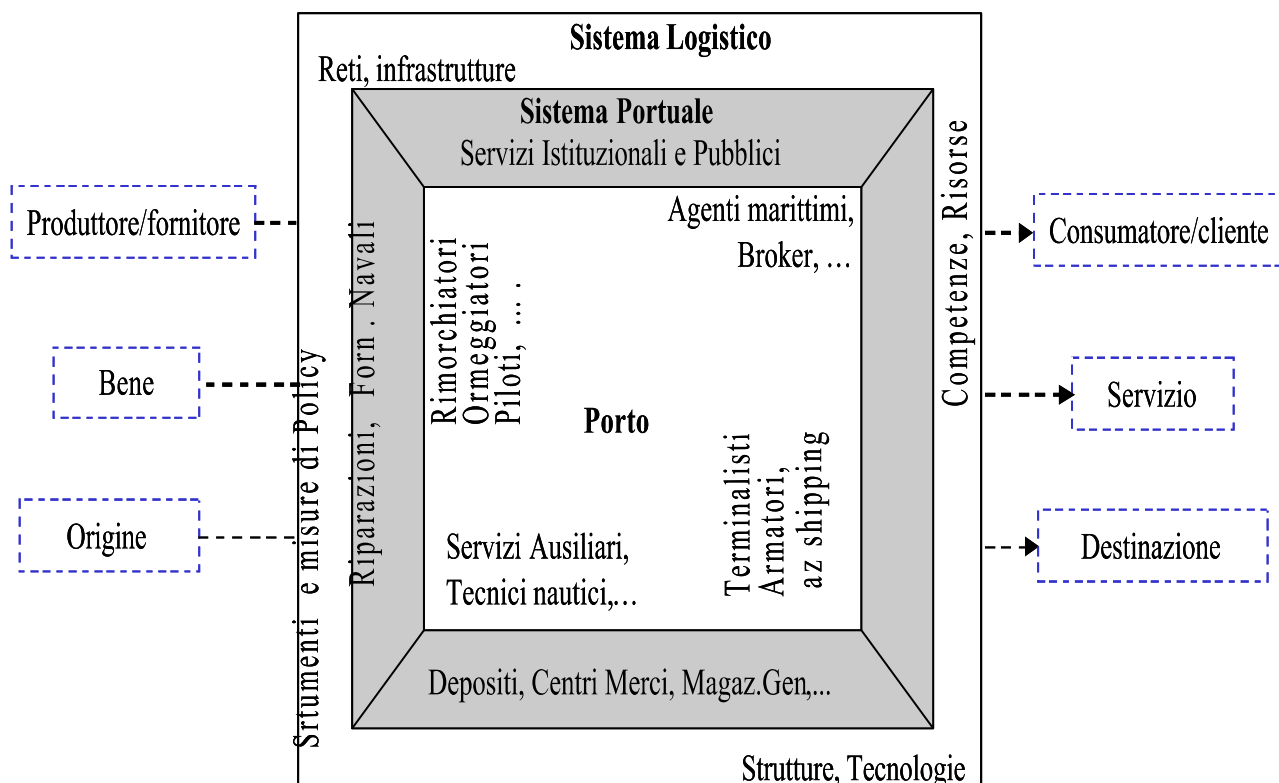
Fig. 12 - La centralità del Sistema Portuale nella filiera logistica (a)



Dall'inizio degli anni '90, l'affermazione dell'*hub and spoke* e del *transshipment* quali modelli di assetto delle reti marittime mondiali hanno costituito l'elemento propulsore di un generale processo di rilancio delle attività di trasporto marittimo; dunque della portualità. Di conseguenza, i traffici portuali hanno fatto registrare, sia a livello europeo sia internazionale, apprezzabili dinamiche di crescita che hanno riguardato e riguardano anzitutto i container; basta pensare che tra il 2006 e il 2015 si stima una crescita della domanda di movimentazione di container di oltre il 65%, balzando dai circa 38 milioni di teu attuali a circa 60 milioni.

La portualità italiana ha concorso in modo rilevante a questo andamento positivo. Sarebbe, però, pericoloso indugiare in una sorta d'autocompiacimento; tanto più che, invertendo la tendenza manifestatasi negli ultimi anni, non mancano segnali di una rinnovata vitalità dei porti del *northern range* (Anversa, Rotterdam, Le Havre, Amburgo...), che hanno fatto registrare ritmi di sviluppo più accentuati rispetto alla portualità mediterranea.

Figura 13 - La centralità del Sistema Portuale nella filiera logistica e del trasporto (b)



Le figure professionali presenti nel Porto di Napoli.

I porti italiani, in sostanza, anche in ragione della favorevole localizzazione geografica, si trovano potenzialmente beneficiari di rilevanti opportunità collegate alla sempre più accentuata delocalizzazione produttiva verso gli ex Paesi emergenti, quali la Cina, l'India e la Corea del Sud. Al contempo, essi sono obbligati a confrontarsi e ad affrontare le nuove sfide poste dalla competizione internazionale, laddove le scelte delle compagnie armatoriali dei suddetti Paesi appaiono quelle destinate ad incidere più marcatamente sul futuro delle varie strutture portuali eventuali destinatarie dai traffici internazionali.

In questo ottica, se l'esame degli indicatori economici lascia chiaramente emergere le potenzialità economiche sottese alla presenza di un porto validamente operativo ed il loro riverbero sul contesto di localizzazione, il ruolo che la portualità italiana è chiamata ad acquisire nel prossimo futuro è, tuttavia, ancora da definirsi; nonostante la storica datata tradizione marinara. Si tratta,

infatti, di un ruolo da assolvere operando in un contesto di forte competitività con gli altri sistemi portuali, sia mediterranei sia nord-europei, che presuppone un'azione coordinata e sinergica di istituzioni, operatori, mondo del lavoro ed Autorità Portuali nel sollecitare ed attuare condizioni ordinamentali, operative e finanziarie coerenti con l'impegno richiesto.

Il fine ultimo è quello di concorrere efficacemente a costruire una prospettiva d'ulteriore avanzamento dell'intero comparto marittimo-portuale nazionale. Finora questi sforzi sono stati blandi e poco incanalati in un contesto di generale pianificazione della portualità domestica.

Fin troppo spesso, vale a dire, i decisori pubblici hanno mostrato un debole e scomposto interesse verso il settore portuale; comunque inadeguato ad assisterlo nell'attuale cruciale fase di transizione ed evoluzione. Uno dei motivi di questa incertezza deriva dall'eterogeneità delle proposte ed istanze presentate dagli stessi addetti ai lavori; richieste che spesso tendono a confondere la sfera delle difficoltà soggettive aziendali, con quella della criticità infracategoria nonché del *sistema porto* nel suo insieme.

A fronte di un quadro così definito, il Porto di Napoli si presenta a prima vista come una realtà importante che, caratterizzata da una datata tradizione, potrebbe presumibilmente svolgere un ruolo ben più significativo per l'area metropolitana nella quale orbita; area che, come ampiamente noto, presenta notevoli problemi economici e sociali. Caratterizzato dall'essere l'unico porto con due entrate - quella di ponente per i passeggeri e quella di levante per le merci -, infatti, esso sviluppa un traffico container passato, tra il 1998 e il 2005, da 320.000 a 373.000 *twenty equity unit* o teus (v. Tabella 20), con un picco di 444.000 nel 2002. Non altrettanto può dirsi per la merce in essi movimentata; tanto più che l'incidenza dei contenitori vuoti, sui quali i guadagni sono minimi, si mantiene negli anni alquanto elevata con il 20-30% (78.000 nel 2005).

Tab. 20 - Traffico container nel Porto di Napoli (1998-2005).

<i>Anno</i>	<i>Teu</i>	<i>Var. %</i>
1998	320.000	-
1999	334.000	4,38
2000	397.000	18,86
2001	430.000	8,31
2002	444.000	3,26
2003	433.000	-2,48
2004	347.537	-19,79
2005	373.706	7,53

Fonte: *Autorità portuale, 2009.*

Le merci in container, ad ogni modo, quantunque le più remunerative, in termini di peso complessivo rappresentano appena un sesto della movimentazione totale che vede mediamente 5.500.000 di tonnellate di rinfuse liquide, 3.600.000 di rinfuse solide e ben 8.500.000 di merci Ro-ro; il tipo di traffico che negli ultimi anni è cresciuto maggiormente, spinto dall'istituzione di nuove linee di cabotaggio per la Sicilia. Nel Porto si movimentano, altresì, sempre per il cabotaggio nazionale, fino a 450.000 auto e 340.000 automezzi.

Circa il traffico passeggeri, che nel 2005 ha raggiunto le 9.230.000 unità totali (v. Tabella 21), 7.500.000 riguardano i passeggeri diretti verso le isole del Golfo, quasi 1.000.000 quelli per le Sicilia e Sardegna e ben 830.100 sono i croceristi (con una media di 1.200 per nave). Si tratta di consistenze di grande rilievo giacché, per quanto concerne il cabotaggio a corto raggio, il porto di Napoli si presenta come il principale europeo in relazione alle imbarcazioni in entrata ed uscita - circa 100.000, seppure in gran parte aliscafi e traghetti - ed il secondo italiano dopo Messina-Milazzo per trasporto passeggeri.

Tab. 21 - Traffico passeggeri nel Porto di Napoli (1998-2005).

<i>Anno</i>	<i>Unità</i>	<i>Var. %</i>
1998	334.063	-
1999	502.645	50,46
2000	405.639	-19,3
2001	469.632	15,78
2002	485.067	3,29
2003	613.610	26,5
2004	773.223	26,01
2005	830.158	7,36

Fonte: *Autorità portuale, 2009.*

Per quanto riguarda il flusso crocieristico, l'incremento dei volumi è notevole a giudicare dal progresso dalle 334.000 unità dal 1998 e dal *trend* in costante crescita, che pone il porto a ridosso di quelli di Venezia e Genova, tradizionalmente più propensi verso questo sub-settore di attività. Nonostante questi volumi in sostanziale espansione, andamenti che appaiono confermati dalle proiezioni dell'Autorità Portuale di Napoli relative al 2006, in termini di movimentazione complessiva il Porto partenopeo ancora non rientra nemmeno tra i primi dieci nazionali (Assoporti, 2005); pur servendo un bacino diretto di oltre 2.500.000 abitanti.

Piuttosto, il crescente incremento dei volumi di traffico portuali ha determinato l'insorgenza di una serie di nuove problematiche che concernono le questioni urbanistiche della città; in quanto il Porto si caratterizza per l'essere uno dei pochi scali al mondo a non aver dismesso o trasferito in altre aree cittadine o regionali settori di attività.

Le nuove sistemazioni derivanti dalle esigenze urbane, dunque, fin troppo spesso si trovano a esondare sulle esigenze di risistemazione dell'assetto portuale nonché di riorganizzazione della sua area interna. Una necessità dettata dal fatto che nella struttura continuano a coesistere praticamente tutte le tradizionali funzioni alle quali può assolvere un porto: da quella passeggeri nelle sue differenti tipologie al cabotaggio, dalla cantieristica all'attività commerciale nelle relative componenti di traffico merci, petrolifero e container, dal diportismo a base di appoggio militare.

A tali problematiche intende dare risposta il Nuovo Piano Regolatore il quale, nel confermare la multifunzionalità dello scalo partenopeo, prevede investimenti triennali per ben 470 milioni di €. Una cifra tutt'altro che esigua in relazione all'attuale scarsità di risorse finanziarie per investimenti anche in altri settori produttivi della realtà locale che si trovano a scontare non minori sofferenze.

In virtù di ciò è, quindi, lecito aspettarsi che tale investimenti rappresentino un effettivo volano di espansione economica per l'intero bacino territoriale e non un sussidio privo di un ritorno tangibile stabile e duraturo nel tempo. In tal senso, come si spiegherà, sono stati adottati progetti ed elementi di novità da parte dell'Autorità Portuale.

È, altresì, da considerare che le ragioni della competitività internazionale lasciano ben emergere come non sia più sostenibile pensare che il porto di Napoli possa limitarsi a servire solo l'*hinterland* locale. Il rischio, già ben presente nella realtà in esame, è non solo quello di non riuscire ad assecondare la naturale crescita della produttività degli operatori e delle strutture con nuovi volumi di traffico, ma anche di perdere quote di quelli detenuti.

Tale esigenza, associata all'elevata professionalità e diffuse competenze che molte categorie di operatori portuali locali mostrano (e si vantano) di avere, costituisce, al contempo, un obbligo ed uno stimolo a trasformare definitivamente il porto da centro di movimentazione delle merci ad elemento centrale di un sistema di *piattaforma logistica integrata territoriale*. È noto che laddove con tale termine si intende l'insieme di quelle infrastrutture in cui sono realizzati servizi di logistica avanzata ubicate nei bacini di utenza dove si concentra la domanda di servizi logistici e che sono destinate a soddisfare le necessità degli operatori che offrono servizi logistici terziarizzati, nonché delle aziende che producono o commercializzano beni e che svolgono in proprio questi servizi.

Si tratta, pertanto, di strutture ed aree di lavorazione (definite di *quasi-manufacturing*) e movimentazione in grado di generare alto valore aggiunto alle merci. Allo scopo, tuttavia, occorre operare delle scelte strategiche ben precise che comportano chiare e forti assunzioni di responsabilità; tanto da parte dei decisori pubblici quanto del tessuto imprenditoriale.

Una tassonomia generale delle attività dell'economia del mare legate al porto di Napoli

Inquadrate, almeno da un versante quantitativo, le attività che definiscono nel complesso il *cluster* marittimo, per la comprensione delle varie categorie di operatori nonché dei veri e propri settori produttivi che coesistono nel suo ambito appare opportuno un secondo *step* di ulteriore ripartizione delle attività in oggetto. Ciò poiché, come anticipato, le aziende private e gli enti pubblici che rientrano nell'economia del mare si caratterizzano per la cosiddetta vicinanza o meno al "fattore mare"; vale a dire che operano a supporto od in funzione di un punto terminale sul quale è solitamente incentrato lo stesso cluster marittimo: la struttura portuale.

Si tratta di categorie molto più numerose di quanto apparentemente possa sembrare; aspetto che rende arduo già una loro mera identificazione. A maggior ragione se si considera che non tutte le ricercate categorie sono ubicate nella cosiddetta cinta portuale, nelle zone limitrofe o finanche nell'area sulla quale insiste un porto; peraltro, possono operare in funzione di un certo porto anche aziende ed impianti localizzati in un altro continente.

Premesso ciò, nonostante le difficoltà e l'arbitrio sotteso ad una simile operazione, si è ritenuto di ricordare una prima ripartizione delle attività portuali in quattro gruppi basata sia sul tipo di ruolo svolto dagli operatori per il buon funzionamento di un porto sia sul motivo stessa della loro esistenza.

1. *Attività strettamente legate al porto.* Si tratta di ruoli e professioni che sarebbero del tutto assenti se non vi fosse la presenza di una struttura portuale; conseguentemente gli addetti che ne fanno parte ne rappresentano il nucleo centrale del sistema portuale. Non sempre, tuttavia, a queste categorie corrisponde un elevato rilievo in termini di consistenze occupazionali e giro d'affari. Le aziende che esplicano tali attività tendono preferibilmente ad ubicarsi nell'ambito

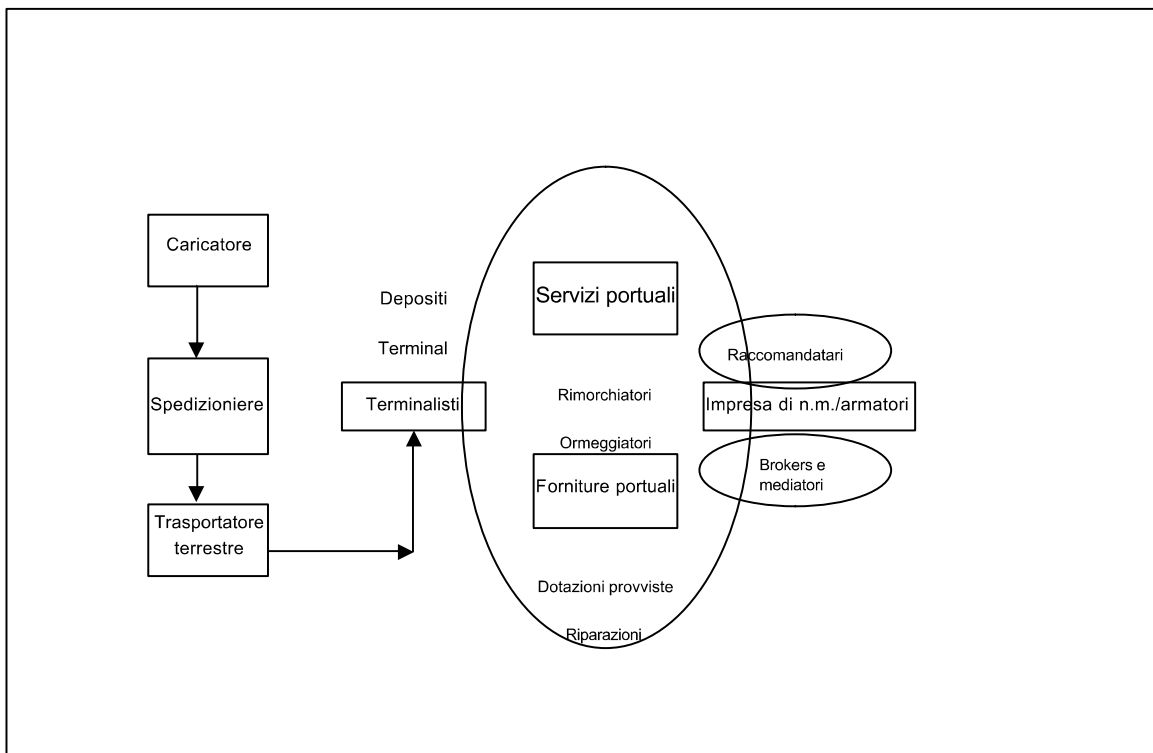
della cosiddetta cinta portuale; anche se solo in pochi casi, per motivi tecnici o pratici, la localizzazione è rigidamente vincolata (ad es. per i piloti, battellieri e rimorchiatori).

2. *Attività parzialmente legate al porto.* Si tratta di ruoli e professioni per i quali la presenza del porto garantisce un incremento del giro d'affari e degli occupati. Esse, ad ogni modo, raramente potrebbero esistere anche in assenza della struttura portuale e difficilmente avrebbero interesse o convenienza a localizzarsi in un dato ambito se mancasse la vicinanza al porto. È il caso, ad esempio, degli spedizionieri doganali che hanno motivo per ubicare la propria sede nelle immediate vicinanze del porto, se non nell'ambito della stessa cinta portuale; mentre tali ragioni non sussistono per i corrieri. In questi casi si tratta di riuscire a discernere la categoria, eventualmente solo la sua quota di addetti e fatturato, che concorre a determinare l'impatto del sistema portuale sul sistema locale.
3. *Attività non legate al porto, ma positivamente influenzate dalla sua presenza in termini di indotto.* Si tratta, vale a dire, dei ruoli e professioni che beneficiano della maggiore domanda aggregata. Le imprese di autotrasporto locali è presumibile ricevano un vantaggio dall'aumento dei volumi del traffico merci del porto limitrofo. Analogamente, un funzionale terminal crocieristico potrebbe finanche invogliare la nascita di attività commerciali ad hoc situate all'interno o nelle immediate vicinanze della cinta portuale ma che sarebbero destinate a ridursi sensibilmente se non a scomparire se il volume di attività portuale si riducesse o annullasse del tutto. È particolarmente difficile, se non impossibile, giungere ad una determinazione di questi tipi di indotto indiretto; un criterio logico suggerisce di considerare solo l'apporto delle attività presenti nella cinta portuale. Va, tuttavia, osservato che la distinzione tra i gruppi 2 e 3 è più "teorica" che reale, poiché per molte attività (ad esempio l'autotrasporto), il porto esercita sia una induzione "specificata", legata al ruolo dell'attività produttiva in questione, sia una sollecitazione di tipo macroeconomico generale.
4. *Attività influenzate solo marginalmente o nominalmente dalla presenza del porto.* È il caso, ad es., di una società di navigazione le cui navi fanno scalo nel porto in oggetto ma la cui sede potrebbe essere situata anche molto distante dal porto o in un altro porto. In generale si tratta di imprese che, per motivi di opportunità economica, tendono a ubicarsi al di fuori della cinta portuale se non della stessa località su cui insiste il porto. Anche in questo caso giungere ad un computo del giro d'affari determinato dalla presenza di tali attività è particolarmente arduo; tanto più che si parla di consistenze che possono essere di particolare rilievo. Un criterio, seppur ampiamente opinabile, è il considerare come inerenti all'economia portuale solo quelle attività che per qualche motivo (dalla presenza di personale specializzato a sinergie con fornitori e concorrenti) insistono, più o meno direttamente, sul porto in esame. Va, tuttavia, specificato che tale gruppo potrebbe non esistere affatto; almeno se si dà credito ad una certa linea interpretativa che ipotizza che per una città che dispone di un proprio porto commerciale e turistico non vi siano settori del tutto esclusi dalla produzione e distribuzione di ricchezza che ha origine dalle attività portuali.
5. *Attività marittime slegate al settore portuale.* All'opposto dei gruppi individuati finora, esistono attività legate al settore marittimo o che magari necessitano di uno specchio d'acqua per lo svolgimento della normale operatività ma che risultano affrancate dalla presenza o vicinanza con un porto; è il caso dei cantieri nautici da diporto e dei produttori dei relativi componenti (accessori, schiume, vetroresina etc...) ed accessori. In virtù di ciò, il loro apporto in termini di addetti e fatturato non è per niente considerato nel computo delle attività portuali. Analogo discorso, seppure per motivi diversi, vale nel caso delle altre attività inerenti il diportismo, che più di un porto *strictu sensu* necessita dei cosiddetti approdi turistici; spesso

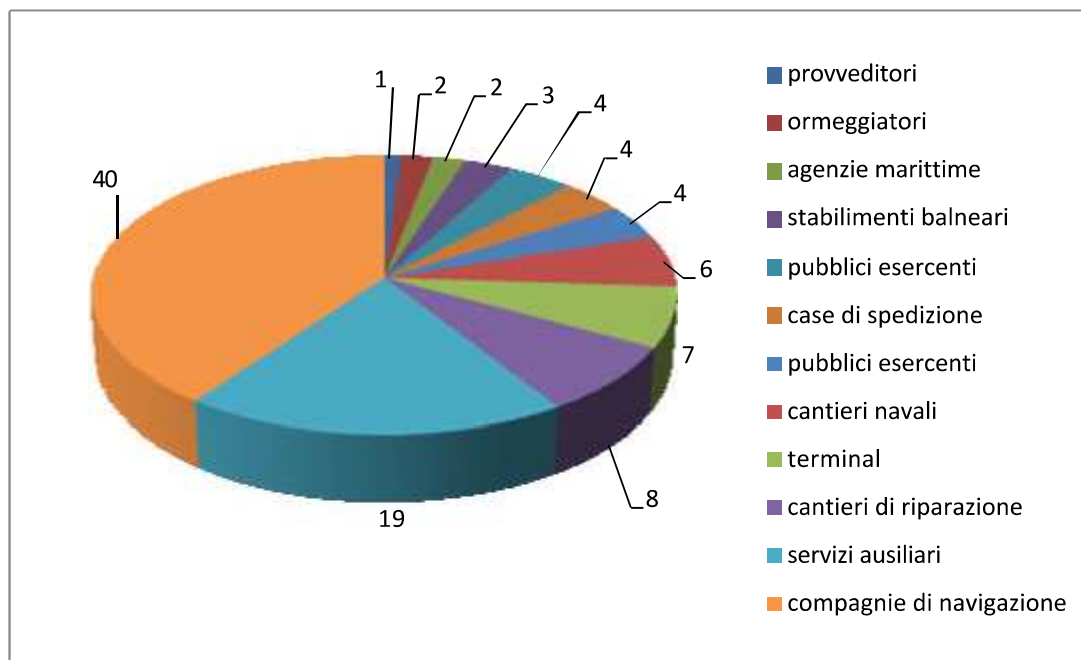
del tutto svincolati dal vero e proprio porto commerciale/passeggeri nonché caratterizzati da un livello di semplificazione operativa ed organizzativa molto maggiore. Come detto, il diportismo nel suo complesso presenta una grossa incidenza quantitativa ed un rilevante indotto in termini sia di occupati che di fatturato; ciò nonostante, per la sua relativa indipendenza dal sistema portuale in senso stretto, non si ritiene opportuno considerare che marginalmente le relative variabili quantitative tra l'insieme delle attività attinenti il sistema portuale (alcuni cantieri importanti sono localizzati finanche nell'entroterra), se non per l'effetto di fertilizzazione territoriale data dalla presenza di competenze che possono dipanarsi a livello orizzontale dagli operatori portuali (v. infra).

Di seguito, alla luce della filiera intermodale dell'economia del mare incentrata sul porto come punto nodale e baricentro strategico, (v. Figura 14) si riporta sinteticamente una classificazione con la relativa consistenza delle principali categorie di operatori dell'economia del mare che più o meno direttamente operano in funzione del Porto di Napoli riferimento Grafici 1-4),

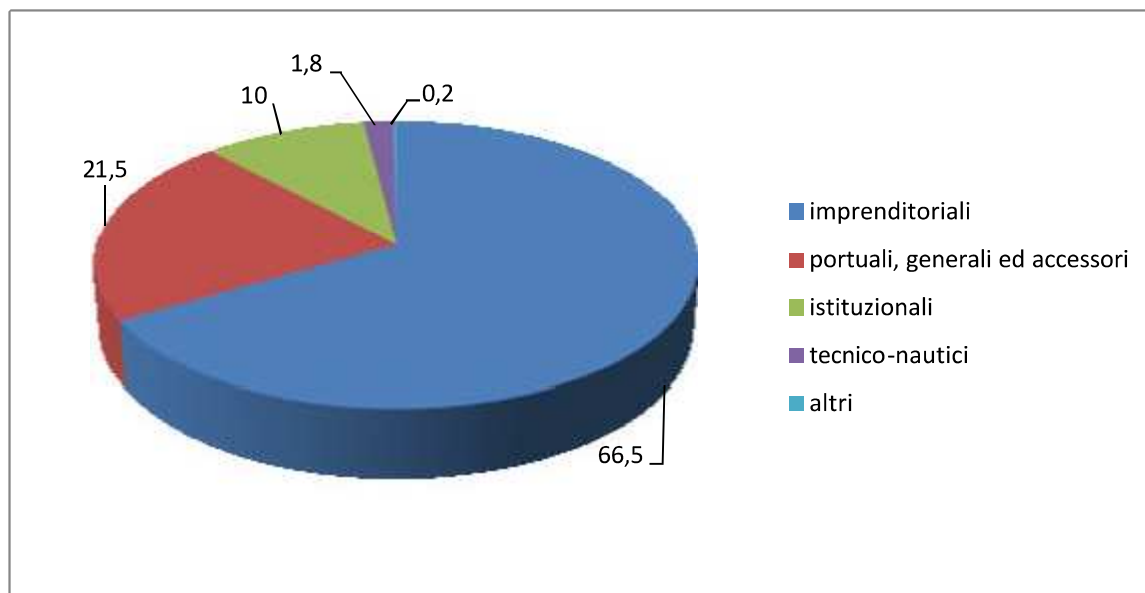
Fig. 14 - La filiera intermodale dell'economia del mare dall'ottica portuale



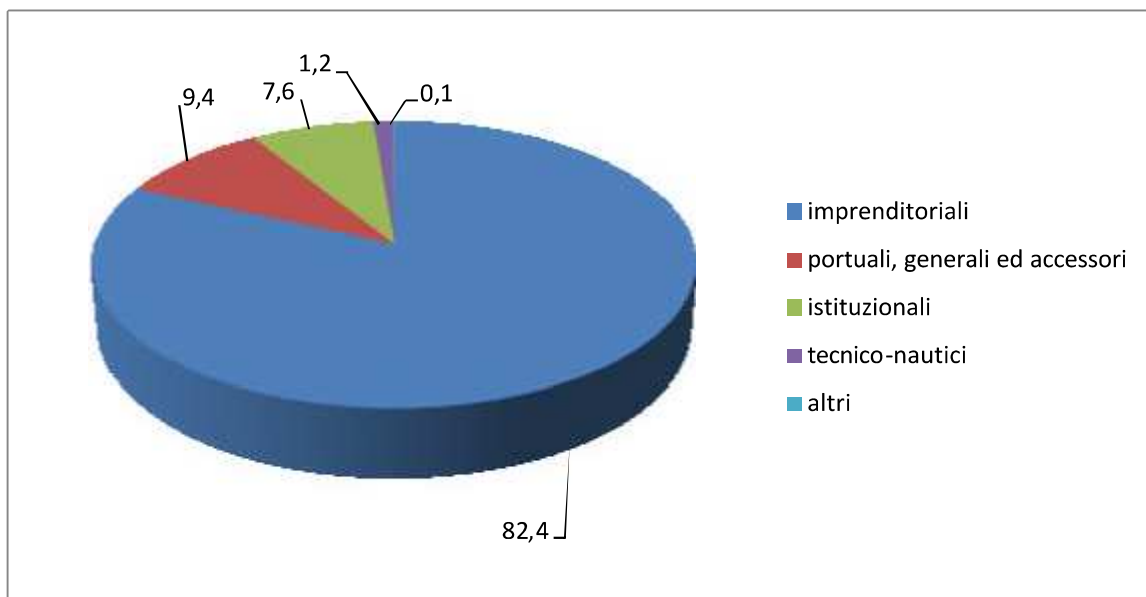
Graf. 1 – Composizione degli operatori del sistema portuale di Napoli (%).



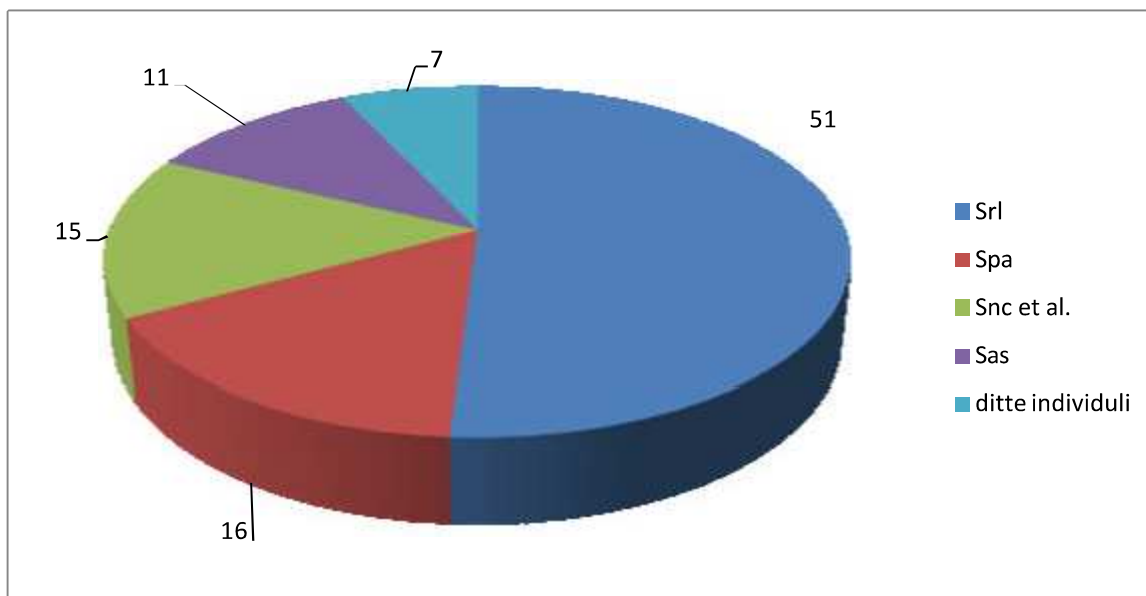
Graf. 2 - Ripartizione degli addetti del sistema portuale di Napoli secondo il tipo di servizi (%).



Graf. 3 - Ripartizione del fatturato dei servizi del sistema portuale di Napoli (%).



Graf. 4 - Composizione giuridica operatori portuali napoletani (%).



Servizi tecnico-nautici

I *Servizi tecnico-nautici*, come da art. 14 della legge 84/94, riguardano il pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio delle imbarcazioni in transito nel porto. Sono servizi di interesse generale atti a garantire, nei porti ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo.

L'AP (laddove non istituite l'AM) può rendere obbligatorio l'impiego di rimorchio, ormeggio e battellaggio tenuto conto della localizzazione e delle strutture impiegate; mentre per il pilotaggio tale obbligatorietà è stabilita con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione. I criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono stabiliti dal Ministero dei Trasporti sulla base di un'istruttoria condotta congiuntamente dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dalle rappresentanze unitarie delle AM (o AP), dei soggetti erogatori dei servizi e dell'utenza portuale.

Nel Porto di Napoli i *battellieri* non esistono come categoria a sé stante ma sono inglobati negli ormeggiatori. Il decreto autorizzativo all'operatività del Gruppo Ormeggiatori e Battellieri del Porto, risalente al 1946, prevede che essi svolgano l'esecuzione delle operazioni di ormeggio, disormeggio e movimentazione delle navi in arrivo, in partenza ed in movimento nell'ambito del Porto di Napoli e l'esecuzione delle operazioni di battellaggio, per le navi all'ancora nella rada ed all'interno del porto stesso. È consentito in via eccezionale alle navi di piccolo tonnellaggio, comunque non superiore a 500 tonnellate di stazza lorda (Tsl), che il servizio venga svolto dallo stesso personale di bordo e sempre che ciò sia possibile senza creare intralci e difficoltà al traffico e senza compromettere la sicurezza portuale. È tassativamente vietato di servirsi per il servizio anzidetto di persone estranee al "Gruppo Ormeggiatori e Battellieri del Porto di Napoli".

Attualmente il Gruppo ha lo status di società cooperativa a responsabilità limitata, costituita nel 2000, la cui attività consiste in: ormeggio e disormeggio delle navi in porto; movimentazioni di unità navali lungo banchina, in banchina o da una banchina all'altra; rinforzo degli ormeggi e distesa dei cavi; ormeggi e disormeggi su pontili specializzati, su boe e briccole; ormeggi, disormeggi e movimentazione navi nei bacini di carenaggio; sbrogli di ancore; assistenza a lavori subacquei di qualsiasi natura, in porto ed in rada; rinforzo personale di bordo a sua completa integrazione o totale sostituzione; monitoraggio continuo degli ormeggi al fine di salvaguardare la sicurezza delle unità; battellaggio all'interno del Porto e per tutta la rada di competenza; water taxi; pronto intervento via terra e via mare per far fronte a situazioni di particolare difficoltà a qualsiasi natante; attività connesse alla sicurezza ed alla funzione di Pubblico Servizio. Le attività vengono svolte con ritmi e frequenze variabili in funzione della situazione dei movimenti all'interno del Porto; quindi non è difficile alternare periodi di intensa attività ad altri di attesa trascorsi anche presso la sede.

Per l'organizzazione del lavoro il Gruppo si coordina col centro per il rilevamento dei dati logistici presso la sala operativa. La garanzia del collegamento costante di tutti gli ormeggiatori in servizio è prestata da una stazione di ascolto continuo fisso che consentono di rimanere in contatto h 24 con la sede operativa, con la Capitaneria e tutte le altre componenti dei servizi tecnico-nautici e portuali.

Alla data attuale il Gruppo è composto da 34 soci ormeggiatori iscritti in appositi registri tenuti dalla Capitaneria di Porto di Napoli. Per motivi che si spiegheranno a breve, non sono incluse nel comparto le circa 40 società di ormeggio che, pur assegnatarie di licenza da parte dell'AP, si dedicano al diportismo.

Gli ormeggiatori e battellieri sono affiancati da 20 *piloti* che, con una flotta composta da tre pilotine e molte altre attrezzature all'avanguardia, operano nell'ambito del territorio portuale a supporto delle operazioni di attracco e di partenza delle navi.

Ancora, nell'ambito del territorio portuale è presente, in regime di monopolio, il servizio di rimorchio svolto dalla *Rimorchiatori Napoletani* srl a supporto delle operazioni di attracco e di partenza delle navi. La società, che opera anche nei porti di Taranto, Bari e Gaeta, dispone di quasi una novantina di addetti (circa 200 complessive) e di una propria flotta di battelli.

Per quanto concerne altre operazioni di movimentazione più complesse, ad esempio lo spostamento di un pontone, agisce in regime di monopolio la *Sorgenavi*. La società, che conta 15 addetti, lavora su richiesta e quindi può eseguire movimentazioni tanto interne quanto esterne al Porto; incluso i trasporti eccezionali.

Nel complesso, l'intera sezione comprende 155 addetti per un fatturato stimato di 24,4 milioni di € (157.000 € procapite).

Servizi portuali, generali ed accessori

Servizi portuali

Sono definite *operazioni e servizi portuali*, come da art. 16 della legge 84/94, "il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiali svolti nell'ambito portuale". Si tratta, dunque, di prestazioni specialistiche, complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni logistico-portuali. I servizi ammessi sono individuati dalle AP (o laddove non istituite dalle AM), attraverso una specifica regolamentazione da emanare in conformità ai criteri vincolanti fissati con decreto del Ministro dei Trasporti.

Sebbene concettualmente diversi, per la loro esiguità quantitativa si sono fatti rientrare in quest'ambito sia i *servizi generali* che i *servizi accessori* alle attività portuali. I primi includono quelli generici di degasificazione, idrici, illuminazione od ecologici; attività spesso dismesse dalla gestione diretta dell'AP (o AM) che, tuttavia, tende a mantenere una partecipazione. I *servizi accessori* alla struttura portuale, invece, includono attività di supporto tecnico e normativo, palombari e sommozzatori, editoria specifica ed altre categorie minori.

Le AP, o le AM, disciplinano e vigilano sull'espletamento delle operazioni e dei servizi portuali nonché sull'applicazione delle tariffe indicate da ciascuna impresa riferendo periodicamente al Ministro dei Trasporti. L'esercizio delle attività, espletate per conto proprio o di terzi, è soggetto ad autorizzazione dell'AP o ed all'iscrizione in appositi registri; previa verifica del possesso da parte del richiedente dei previsti requisiti di carattere personale, tecnico-organizzativo, di capacità finanziaria e professionalità. Le tariffe delle operazioni portuali sono pubbliche e vanno comunicate all'AP (o AM).

Secondo l'art. 16 bis della legge 84/94, è l'Authority a decidere, in adesione alle vocazione del porto, quali attività accessorie e complementari al servizio di movimentazione e stoccaggio merci devono essere esercitate; ma è anche possibile che le licenze rimangano senza aggiudicatario così come esistono diversi tipi di concessioni. Secondo l'art. 16 della suddetta Legge non tutti gli operatori hanno bisogno di *concessioni* da parte dell'AP per svolgere la loro attività nel Porto.

Per lo sbarco/imbarco e stoccaggio su suolo pubblico non c'è bisogno di una concessione demaniale; essa, invece, è necessaria per le società che ottengono in concessione una parte del suolo portuale, come le aziende terminalistiche e quelle di magazzinaggio. Ciò perché, al fine dello stoccaggio di merci quali, ad es., i contenitori si ha necessariamente bisogno di uno spazio in cui detenere l'esclusività di utilizzo delle infrastrutture. Nel porto di Napoli, le concessioni a svolgere le *operazioni e servizi portuali* sono così distribuite: *pesatura* (2 licenze), *conteggio, separazione, marcatura campionatura e misurazione merce* (3 licenze), *movimentazione con veicoli a spola* (3 licenze), *imballaggi* (2 licenze), *riempimento/svuotamento contenitori* (2 licenze), *manutenzione contenitori* (5 licenze), *Servizio Movimentazione Carri Ferroviari* (1 licenza).

Terminal merci. Quella dei cosiddetti terminalisti è la categoria di imprenditori cui fanno capo le aziende che si dedicano sostanzialmente allo imbarco/sbarco merci varie, rinfuse (liquide e solide), container e/o passeggeri. Chiaramente, i terminal merci si distinguono da quelli dedicati ai passeggeri. Fino all'entrata in vigore della legge di riordino del sistema portuale 84/94, erano presenti imprese che avevano la licenza di sbarco ed imbarco merce e si configuravano solo come imprese di movimentazione merce. Esse, per effettuare le operazioni materiali di prelievo ed immissione di merci da/nelle stive delle navi, dovevano servirsi di infrastrutture di proprietà pubblica; anche il personale che era impiegato per queste operazioni era di natura pubblica. Quelle che oggi sono chiamate imprese terminaliste erano dei *consorzi* che possedevano solo alcune strutture mobili o di piccolo sollevamento per consegnare le merci alle zone di magazzinaggio (che si occupavano solo di stoccaggio); le quali venivano gestite da imprese terze che ottenevano una concessione per sfruttare il territorio demaniale marittimo. L'impresa di imbarco e sbarco era quindi un'impresa fiduciaria o un agente dell'armatore.

Con l'art. 18 della citata Legge 84/94, invece, viene introdotta in Italia la figura dell'impresa *terminalista privata*, connotata come impresa che svolge le operazioni di sbarco/imbarco delle navi, stoccaggio e movimentazione delle merci nell'ambito dello spazio di banchina, fornendo la manovalanza e le attrezzature. Tali imprese gestiscono operativamente e sorvegliano le merci all'interno del terminal curandone, fino al loro ritiro, la consegna ai rappresentanti dei proprietari. Le imprese che operano sotto il regime dell'art. 18, quindi, possiedono anche la licenza di sbarco ed imbarco. La concessione ad operare come impresa terminalista, spesso di durata trentennale, viene rilasciata dall'AP dietro la presentazione di un piano d'impresa che include anche la concessione demaniale del territorio. Le concessioni sono affidate previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, a società che possiedono adeguate attrezzature tecniche ed organizzative; idoneità che comprende anche il versante della sicurezza e la capacità di soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi.

Nel Porto di Napoli vi sono 6 imprese terminaliste merci: Conateco Consorzio Napoletano Terminal Container, Gestioni Marittime Campane (Gemac), Top Terminal, Terminal Flavio Gioia, Terminal di Levante ed Alilauro, che impiegano oltre 900 addetti diretti ed altrettanti di indotto. Generalmente, le imprese terminaliste dispongono di proprie attrezzature per la movimentazione delle merci da/per la banchina e per/dalle stive delle navi (gru, benne ed mezzi), anche se talvolta questo servizio può essere affidato in *outsourcing* a imprese terze. Normalmente i terminalisti operano su licenza a seconda della tipologia di merce da movimentare (2 terminal sono dedicati a legnami e cellulosa, 2 terminal ai prodotti cerealicoli e 3 ai contenitori con specializzazione *Ro-ro* o *Lo-lo*), ma è possibile ottenere una licenza anche per più tipologie; in questo caso si parla di magazzini o terminal "multipurposes".

La società terminalista, di solito, non ha magazzini per lo stoccaggio/movimentazione della merce ma è concessionaria demaniale per la gestione della banchina. Essa può caratterizzarsi per essere anche impresa di mero imbarco e sbarco merci; ma non si interessa dello svolgimento alle varie attività accessorie allo sbarco/imbarco di merce (pesatura, campionatura, smistamento...), che sono affidate in concessione ad altre particolari imprese, secondo l'art. 16 bis della legge 84/94.

Altre imprese, invece, operando solo sotto il regime dell'art. 16, si occupano solo della *movimentazione* e non dello stoccaggio della merce. Partecipata al 60% della Serfer (a sua volta detenuta al 100% da Trenitalia) e al 40% da parte dall'Authority, la FERPORT è l'unica società autorizzata dall'AP a prestare il servizio di movimentazione ferroviaria nel territorio portuale. Essa ha due sezioni d'ufficio distaccate presso l'AP ma non è una società portuale, nel senso che non ha

in dotazione carri ferroviari con il logo dell'AP; per effetto della legge 84/94 è un'azienda del tutto indipendente ed autonoma.

Di fatto, attualmente FERPORT si occupa di portare due treni giornalieri fino a Gianturco, dove vengono presi in consegna da Trenitalia che li trasporta fino all'interporto di Nola (è allo studio di Logica Campania un progetto mirante a ridurre i complessivi cinque cambi di locomotore necessari per coprire gli appena 22 km di distanza). Essa impiega 22 unità e fattura sui 1,5 milioni di € annui. È da rilevare che il numero di carri movimentati è diminuito, nel quinquennio 2000-2005, del 25% passando da 15.550 a 13.340, dopo aver toccato, nel 2004, una punta di 17.840.

Altre tre società si occupano, sempre dietro autorizzazione dell'AP, di movimentare merce e stoccare *trailer* da/per traghetti *Ro-ro* per linee di cabotaggio nazionale. Ad es. la De Luca, che possiede anche dei magazzini propri.

Le *imprese di magazzinaggio* (come ad es. la Magazzini Generali & Silos, la Magazzini Tirreni o la Depositi Partenopei, che stocca sale) si occupano dello stoccaggio delle merci. Complessivamente operano su Napoli 6 aziende di magazzini e depositi portuali che occupano un centinaio di addetti stabili ed altri 30-50 temporanei. Esse non necessariamente hanno anche la licenza di imbarco/sbarco né offrono servizio di movimentazione, necessitando allo scopo, secondo l'art. 16 della Legge 84/94, di apposita concessione e licenza; in mancanza, per la movimentazione delle merci devono far ricorso a ditte terze o collegate (come Magazzini Generali con Merismar).

Euroterminal srl è una delle società che svolge servizio di movimentazione di container pur non gestendo un proprio terminal; essa si occupa infatti di rilasciare il container all'autotrasportatore, il quale lo consegna ai vari terminal. In più gestisce delle officine proprie di riparazione dei container. Nell'ambito dei vari terminal, un'altra decina di società, come la Marnavi spa, si qualifica come vettore di prodotti liquidi ed infiammabili offrendo il servizio di carico e scarico nei terminal (poche decine di addetti occupati).

Per quanto riguarda, invece, la categoria dei *passaggeri* in transito per il Porto, esiste il *Servizio Stazione Marittima*, la cui gestione è stata recentemente affidata in esclusiva con concessione trentennale alla Terminal Napoli spa (1998), di cui l'AP detiene il 5% con compiti prevalentemente di controllo. La quota maggioritaria delle azioni è di alcune importanti compagnie armatoriali: 20% Royal Caribbean, 20% Costa Crociere, 20% Marinvest, 20% Terminal Trade, 10% Intership srl, 5% MSC crociere. I principali compiti della Società sono di riorganizzare e valorizzare l'attività di gestione del Terminal Crocieristico; un progetto appena approvato con la società di navigazione Intership prevede la creazione di sale congressi, ristoranti, *shopping center*, *shipping services* e tutte le *facilities* legate ad un odierno ed efficiente terminal passeggeri con un risvolto occupazionale di complessivi 250 nuovi posti di lavoro.

Va ricordato che, con una superficie totale di 12.000 mq e 6 ormeggi per navi di grosso tonnellaggio alle banchine laterali e 4 per navi di medio tonnellaggio di punta, la Stazione Marittima è la più grande al mondo. I dipendenti fissi, circa 100 (di cui 15 diretti gli altri delle società terze affidatarie in *outsourcing*), si occupano dell'accoglienza passeggeri offrendo vari servizi quali banchi computerizzati per il *check-in*, gestione sale arrivi e partenze, assistenza imbarco/sbarco, shopping center, uffici informazione turistica, bar, centro congressi, sicurezza, parcheggi/car-valet e centro congressi.

Tre società private (Alpha International, Saimare e FOS), invece, si occupano del servizio, depositi, spedizioni bagagli. Grazie allo sviluppo crocieristico locale, quest'anno sono attraccate 630 navi da crociera, il fatturato del terminal (circa 6 milioni di € complessivi) è in crescita già da 5 anni e si prevede un ulteriore trend positivo nell'ordine del 30% per i prossimi 3 anni. Ciò,

nonostante la Terminal Napoli non abbia sviluppato nessuna rete di rapporti particolari con altre imprese presenti nel territorio portuale ed la stessa giudichi in modo estremamente negativo la dotazione infrastrutturale del Porto in termini di possibilità di accesso alle *facilities* portuali; competenza dell'AP.

Come accennato, tra gli obiettivi delle variazioni normative introdotte dalla legge 84/94 si evidenzia anche la conversione di attività alle ex compagnie portuali che fornivano lavoro temporaneo per i servizi da svolgere nel porto; i cosiddetti *camalli* (lavoratori a "noleggio") anche noti come scaricatori portuali. Oggi, infatti, le vecchie compagnie portuali si sono trasformate in società private. L'art. 17 della legge ha disciplinato tale attività offrendo loro due possibilità: costituirsi in cooperative per trasformarsi in agenzie di lavoro temporaneo (soluzione scelta dai principali porti italiani); partecipare a gare internazionali per divenire l'unica fornitrice di manodopera all'interno del porto. La seconda è la via scelta a Napoli, con la formazione della CULP, che mette a disposizione delle società di movimentazione ed *handling* (v. infra) del personale temporaneo.

La CULP, presente dal 1966 come compagnia portuale trasformatasi in cooperativa dal 1995, è l'unica società che, dal 2004, è autorizzata con una concessione di sei anni rinnovabili a svolgere il servizio di fornitura di manodopera alle imprese portuali: 21 imprese che operano sotto il regime dell'art. 16 della legge 84/94 (imprese di imbarco e sbarco) e 7 imprese terminaliste (sia merci che passeggeri). In realtà, le imprese terminaliste fanno sempre meno riferimento alla CULP perché tendono ad attuare un'attenta politica di gestione e programmazione del personale tesa a minimizzare il ricorso all'esterno; pertanto la CULP continua a fornire manodopera principalmente per quelle operazioni che si svolgono a bordo delle navi. Le sue prospettive di sopravvivenza ed espansione, di conseguenza, dipenderanno dalla capacità del porto di attrarre nuovo traffico; in particolare quello relativo alla merce varia, al traffico crocieristico ed a quello di cabotaggio.

La CULP ha 110 dipendenti, che nei periodi dell'anno di maggior attività si incrementano nell'ordine di 30/40 unità facendo ricorso a società di lavoro interinale. Il trend occupazionale attualmente è stabile, né si prevedono ridimensionamenti dell'organico. Lo stesso dicasi per il fatturato, che si aggira nell'ordine di 6 milioni di € annui; un valore pro capite alquanto basso che si spiga con il fatto che la CULP presta esclusivamente forza lavoro, essendo le infrastrutture ed i mezzi di proprietà dei richiedenti.

Servizi generali

Tra le attività di *interesse generale* del porto rientrano, come detto, l'erogazione di acqua ed energia elettrica, nonché il servizio ecologico e di degasificazione.

Il *servizio idrico* è svolto dalla società IDRA Porto, che ha ottenuto la concessione dall'AP nel 2003 ed è operativa dal 2004; con ciò spezzando un regime pubblico di fornitura di servizi idrici che durava dal 1974. IDRA è una società mista partecipata da due aziende private - Marnavi col 74,4% e Sargenavi col 5,6% - e con una quota minoritaria (20%) detenuta dall'AP, alla quale è pagata una concessione per l'utilizzo del demanio marittimo dove è ubicata la rete idrica gestita. La Società funge da acquedotto del porto fornendo acqua a tutti i soggetti ed uffici che operano nello spazio portuale e che ne utilizzano le infrastrutture. Si interessa, inoltre, della fornitura idrica a bordo delle navi, siano esse in banchina o in rada; ovviamente il servizio è pagato da chi gestisce le navi o gli uffici beneficiari. Anche se non c'è un monopolio legale, in questo settore la società concessionaria è di fatto monopolista naturale per la caratteristica e la natura del servizio prestato. IDRA si approvvigiona dalla locale azienda comunale ARIN e gestisce una efficiente rete idrica che si estende per circa 24 Km, con 8 bocche e 300 prese d'acqua capaci di erogare su tutte le banchine dalle 15 alle 70 tonnellate l'ora. La rete infrastrutturale è stata costruita grazie ai contributi

comunitari negli anni '90 ed attualmente è in via di rifacimento con un impegno di spesa pari a circa 11 miliardi di lire. La Società, con un capitale sociale di 500.000 €, fattura 2.250.000 € ed impiega 13 unità (10 operai e tre impiegati); il trend occupazionale potrebbe subire un incremento in base allo sviluppo del volume di attività relativa alla fornitura idrica. Decisivo, al riguardo, risulterebbe lo sviluppo del settore crocieristico (basti pensare che per rifornire una nave da crociera servono circa 3.000 mc di acqua, mentre per una portacontainer media ne bastano 500 mc), nonché l'andamento del traffico mercantile da e per il porto di Napoli nei prossimi anni. La Società non ha particolari rapporti con altre imprese che operano nello spazio portuale ma, per le vicende relative alla sua costituzione, è accomunata a quelle imprese, anch'esse di natura mista, che hanno ottenuto concessione dall'AP a seguito della legge 84/94; come la SEPN.

I *servizi ecologici* sono svolti dalla SEPN, una società mista a responsabilità limitata creata nel 1998, in cui un pacchetto di minoranza è detenuto dall'AP detiene e quello di maggioranza da due società private: Servizi Lampo e Gruppo Riunito Sbarco. Essa opera in un regime di convenzione con la stessa AP, ma svolge la propria attività anche in territorio cittadino, occupandosi del servizio di raccolta, trasporto e smaltimento a terra (piazze, banchine, strade, calate, scogliere) ed a mare dei rifiuti. Non presta servizio a bordo delle navi (a questo servizio si dedicano le citate Servizi Lampo e Gruppo Riunito Sbarco Ceneri). Negli ultimi anni SEPN ha esteso la propria attività alla raccolta di rifiuti galleggianti ed alla pulizia spiagge e scogliere; anche in altri comuni, come Pozzuoli ed al servizio di utenti privati presenti in ambito portuale. Il personale della SEPN è composto 13 operatori a tempo pieno e 12 part-time altamente specializzati, versatili e polivalenti che utilizzano un ampio parco mezzi che comprende motospazzatrici, compattatori, autocarri, cassoni scarrabili, automezzi leggeri (porter, motocarri, furgoni) e di due spazzamare. Il fatturato della società si aggira sui 1-1,4 milioni di €; le prospettive future sono stabili. Dal 2002 provvede direttamente all'introito della tariffa dagli utenti portuali.

La *degasificazione* concerne la pulitura e pitturazione dei serbatoi e delle stive delle navi che sono adibite al trasporto di materiale; in particolare quello di tipo infiammabile. Nel settore sono presenti 3 ditte (in passato erano 5) - Arena, Navalcarena e Di Palma - a carattere familiare con circa 50 addetti complessivi ed un fatturato di 2.5 milioni di €, ma il trend è in ripresa dopo gli ultimi anni di contrazione di attività (si stima una crescita nell'ordine del 25/30% per i prossimi 2 anni).

Il mercato, infatti, non è ancora saturo; piuttosto, caratterizzato qual è dalla presenza di piccoli operatori privati, subisce marcatamente l'influenza esercitata dall'andamento del settore cantieristico; tanto più che queste società non hanno rapporti specifici con altre imprese estranee al settore della cantieristica e del carenaggio. Viceversa, queste piccole imprese beneficiano della trasmissione della professionalità che, tramandata di generazione in generazione, caratterizza l'aspetto artigiano di questo lavoro. Mentre quando a Napoli c'era ancora la Fincantieri il mercato si caratterizzava per una situazione di maggior concorrenza, attualmente il pericolo è determinato dalla possibilità di accordi o cartelli tra piccole imprese del settore cantieristico che finiscano per alterare la logica di operatività del settore; già oggi esistono 2-3 cordate principali.

La dotazione infrastrutturale delle aziende suddette in termini di strumenti di lavoro è giudicata adeguata; semmai i problemi riguardano la possibilità di avere accesso all'utilizzo di dotazioni infrastrutturali presenti nello spazio portuale. Ciò perché, a dire di questi operatori, l'AP nel rivolgere le maggiori attenzioni al settore crocieristico ha trascurato l'aspetto di un'efficiente utilizzo delle *facilities* presenti nell'ambito portuale.

Servizi accessori

Nell'ambito dei *servizi accessori*, invece, ritroviamo le seguenti attività.

La società di *defumigazione* e *disinfestazione*, che si occupano di disinfestazione/fumigazione di contenitori e *pallets* svolgendo tale attività presso propri uffici all'interno od esterno della zona territoriale portuale. Le tre società operative nel porto impiegano circa 30 dipendenti.

Per il ruolo di *Commissari avarie*, invece, ovvero le società che prestano il servizio di assicurazione marittima e che intervengono in caso di sinistro, una sorta di *brokers* assicurativi incaricati di liquidare il danno dietro disposizione di una compagnia di assicurazione più grande, sono presenti sulla piazza partenopea 6 aziende. Esse impiegano complessivamente circa 50-55 unità di personale.

Circa gli *Studi di consulenza navale* ed i *periti ed esperti* (chimici, progettisti, consulenti, installatori ed ingegneri navali), che forniscono consulenze armatoriali anche per coloro la cui flotta non tocca il porto di Napoli, sono censiti 10 studi uffici. Ogni studio occupa in media 4 impiegati; i più noti sono Paolillo, Romano e De Mennato. La maggior parte di questi studi (7 ditte) svolge una mera funzione di assistenza; solo 3 studi offrono anche servizio ingegneristico alle navi (per consulenze tecniche su riparazioni e/o merci). Esistono poi degli studi tecnici, come quello Moroso-Starita, che offrono anche attività di formazione specialistica; spesso in collaborazione con altri enti pubblici, quali Ipsema.

Vi sono anche 3 aziende dedite alla *demolizione* ed ai *recuperi navali*. Queste società, come la Simont srl, si occupano sia di demolire le navi che della rivendita del materiale di risulta. Svolgono lo stesso tipo di attività nel porto di Napoli anche la SIOMI e la Rotrafer. Dal 2003 il settore è in stato di stallo, l'ultima nave di grosso tonnellaggio demolita risale al 2001, perché la maggior parte delle demolizioni vengono effettuate in paesi extracomunitari; specialmente in Turchia. Frequentemente tali società sono impegnate anche in attività di tipo edilizio privatamente ma non svolgono l'attività di costruzione all'interno del porto. Per operare all'interno del Porto, infatti, come noto si necessita di autorizzazione dell'AP.

La CoGeSa, ad es., si occupa di *costruzioni edilizie* all'interno del porto. Anche altre 5 imprese, come la Comar che si occupa di lavori per scogliere e riparazioni di banchina, svolgono lo stesso tipo di attività. Esse occupano in media 5/6 persone, anche se l'organico cambia a seconda dei periodi di fabbisogno. Queste ultime, tuttavia, non operano solo per il Porto.

Ancora, nell'ambito portuale operano 5 società di *Palombari e sommozzatori* incaricate di svolgere lavori o fotografie subacquee che impiegano circa 50 addetti; nonché, basate su commessa esterne, degli operatori della *sicurezza privata* (vigilantes) che lavorano tanto a bordo delle navi quanto all'interno del porto. Non avendo una periodicità prestabilita non si è in grado di quantificare i servizi prestati da queste ultime né le persone impiegate.

Per gli altri ruoli di carattere marginale a supporto ed ausilio delle attività portuali, in mancanza di una stima censuaria o di fonti alternative, ci si è avvalsi di ponderazioni derivanti dai colloqui informali con operatori del settore. Come tali i valori computati nel totale, generalmente delle quote-parte, risultano alquanto approssimativi; si tratta di un'approssimazione accettabile in ragione dell'ampiezza relativamente ridotta delle cifre in questione.

Nell'area portuale sono, così, ubicati circa una quarantina tra *esercizi commerciali* (bar, tabacchi, rivendite di vestiario e souvenir, giornali) e *sportelli bancari*, ognuno dei quali destinatario di una licenza. Le persone impiegate sono oltre duecento; ma si è ritenuto di considerare solo una quota parte del 50% di questo totale poiché la loro presenza è in parte sostitutiva di un giro di affari (e di personale) di cui usufruirebbero altre attività similari localizzate al di fuori della cinta portuale.

Le *scuole nautiche guida* e gli *istituti privati di formazione* sono una decina, ma il loro ruolo è più strumentale che funzionale all'operatività del Porto; tanto più che raramente sono dediti esclusivamente al comparto nautico. Si è ritenuto di considerare solo un addetto per organizzazione. È opportuno inserire nel totale anche il personale appartenente alle associazioni di categoria e sindacali - almeno una ventina di unità - che rappresentano e tutelano gli interessi dei lavoratori del comparto in ambito locale o quale estensione di organismi a livello nazionale od internazionale.

Un cenno va fatto anche in relazione alle preziose *attività editoriali* dedicate che nascono su base locale, quali l'Informatore Navale di Napoli e Porti&diporti - che non esisterebbero se non ci fosse il porto -, o che coinvolgono part-time giornalisti free-lance per editori di altre località; come l'Annuario Marittimo e l'Avvisatore marittimo. Dai colloqui del caso trapela che non si superano le venti unità *full time*.

Nel complesso, l'intera sezione assomma a circa 1.805 addetti, per un fatturato di circa 193 milioni di € (107.000 € procapite).

Servizi istituzionali

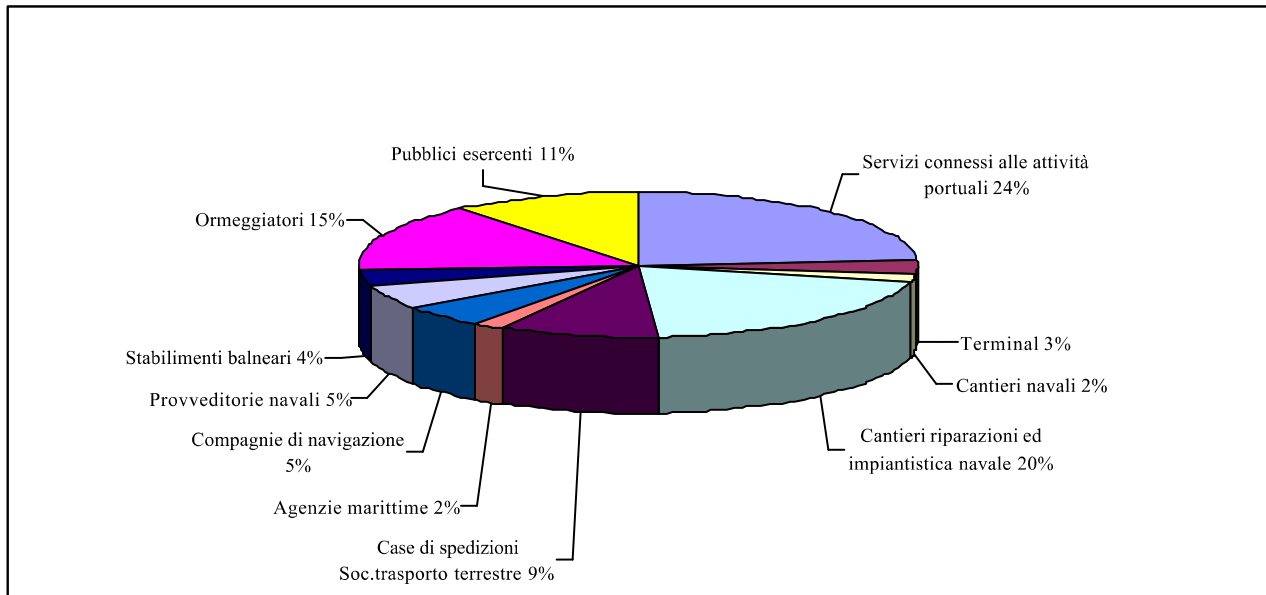
Stimare l'aggregato del personale pubblico complessivamente coinvolto nella funzionalità di un porto come quello di Napoli è tutt'altro che agevole a motivo della sua ampiezza e complessità gestionale nonché della frequente mancanza di un'attribuzione diretta di compiti. Di certo, trattandosi di persone e strutture a completo carico delle relative Amministrazioni pubbliche centrali, ne consegue che il rapporto tra personale di natura pubblica e soggetti privati che lavorano direttamente od indirettamente col porto sia da considerare quale indicatore di efficienza (v. infra).

L'Autorità Portuale. Come già ricordato, a seguito della Legge n. 84/94 sul *Riordino della legislazione in materia portuale*, si è dato luogo alla conversione di alcune Autorità Marittime in Autorità Portuali alle quali sono stati demandati tre tipologie di compiti. La prima concerne la funzione di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, quali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale, nonché delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti; con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro. La seconda concerne le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero dei Lavori Pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima Amministrazione. La terza racchiude il ruolo di ente affidatario e di controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi con le operazioni portuali individuati con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'AP ha ora anche i poteri sul demanio territoriale che prima erano di competenza della Capitaneria portuale; in pratica è competente e responsabile per tutto ciò che accade nell'ambito della cinta portuale allargata rilasciando le indispensabili licenze ed autorizzazioni (attualmente risultano a ruolo 257 concessionari) ai vari operatori ed imprese che intendono localizzare la propria attività in questo preciso ambito (Grafico 5). L'organico dell'Authority, tra dipendenti fissi ed a tempo determinato, supera stabilmente le 130 unità.

I *Vigili del Fuoco* operano servizio di soccorso sia a mare che a terra. Essi collaborano con AP e Capitaneria di Porto. La sezione portuale è composta da 4 squadre ciascuna di 14/15 lavoratori. Essi hanno delle infrastrutture prese in affitto dall'AP, possiedono una flotta marittima, ma anche dei mezzi terrestri per svolgere le operazioni di ricerca, soccorso ed antincendio. Lamentano dei

problemi logistici di condivisione degli spazi, in quanto le esalazioni prodotte dalle industrie cantieristiche nelle vicinanze sono dannose.

Graf. 5 – Distribuzione comparti di attività nel Porto di Napoli per licenze assegnate.



La *Marina Militare* è presente con la Base Navale del Molosiglio nell'area del Porto di Napoli da moltissimo tempo. La base si occupa dello stoccaggio e gestione di prodotti alimentari e materiali di vestiario ed equipaggiamento. Sebbene in via di riduzione, il personale che lavora nella base in pianta stabile supera le 100 unità. L'operatività della base, ad ogni modo, non è funzionale alla struttura portuale; dunque non è da includere nel computo complessivo.

Sempre nell'ambito della Marina Militare esiste, invece, un corpo distaccato, la *Capitanerie di Porto - Guardia Costiera*, precipuamente organizzato per svolgere compiti e funzioni collegate in prevalenza con l'uso del mare per i fini civili. Per tale motivo il Corpo dipende funzionalmente da vari Ministeri che si avvalgono della loro opera: primo fra tutti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (già Ministero della Marina Mercantile fino al 1994), la cui maggior parte delle funzioni è collegata all'uso del mare per attività connesse con la navigazione commerciale e da diporto e sul cui bilancio gravano le spese di funzionamento.

Le linee di attività del Corpo sono la: ricerca e soccorso in mare (SAR), con tutta l'organizzazione di coordinamento, controllo, scoperta e comunicazioni attiva nelle 24 ore che tale attività comporta; sicurezza della navigazione, con controlli ispettivi sistematici su tutto il naviglio nazionale mercantile, da pesca e da diporto nonché, attraverso l'attività di *Port State Control*, anche sul naviglio mercantile estero che scala nei porti nazionali; protezione dell'ambiente marino, in rapporto di dipendenza funzionale dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, utilizzando sinergicamente a tal fine anche risorse (centrali operative, mezzi aereonavigli, sistemi di controllo del traffico navale) già attivati per compiti di soccorso, sicurezza della navigazione e di polizia marittima; amministrazione periferica delle funzioni statali in materia di formazione del personale marittimo, di iscrizione del naviglio mercantile e da pesca, di diporto nautico, di contenzioso per i reati marittimi depenalizzati; polizia marittima (cioè polizia tecnico-amministrativa marittima), comprendente la disciplina della navigazione marittima e la

regolamentazione di eventi che si svolgono negli spazi marittimi soggetti alla sovranità nazionale, il controllo del traffico marittimo, la manovra delle navi e la sicurezza nei porti, le inchieste sui sinistri marittimi, il controllo del demanio marittimo, i collaudi e le ispezioni periodiche di depositi costieri e di altri impianti pericolosi; controllo sulla pesca marittima, in rapporto di dipendenza funzionale con il Ministero per le Politiche Agricole e Forestali.

A tale ultimo fine il Comando Generale è l'autorità responsabile del Centro Nazionale di Controllo Pesca e le Capitanerie effettuano i controlli previsti dalla normativa nazionale e comunitaria sull'intera filiera di pesca.¹⁴ Ulteriori funzioni sono svolte per i Ministeri della Difesa (arruolamento personale militare), dei Beni Culturali e Ambientali (archeologia subacquea), degli Interni (antiimmigrazione), di Grazia e Giustizia e del Dipartimento della Protezione Civile, tutte aventi come denominatore comune il mare e la navigazione. L'ampiezza e la varietà delle attività altamente specialistiche svolte pongono le Capitanerie come organo di riferimento per le attività marittime e ne fanno un vero e proprio "sportello unico" nei rapporti con l'utenza del mare. Il Corpo dispone, a livello nazionale, di un organico complessivo di 10.644 persone, di cui 1.269 ufficiali, 4.100 sottufficiali, 2.700 volontari di truppa e 2.575 unità di leva. Gli addetti presenti nelle varie sedi presso il Porto di Napoli sono 230.

Guardia di Finanza. Un organico non inferiore alle 100 unità caratterizza il personale del Corpo statutariamente delegato al compito del controllo delle merci e persone in transito per il Porto di Napoli. In particolare, la Guardia di Finanza presente nel Porto svolge la funzione di polizia tributaria a contrasto dell'evasione fiscale, di vigilanza doganale e di lotta alle frodi comunitarie. Tutte attività che impongono l'espletamento di controlli formali, sulla documentazioni e sostanziali, sui carichi e persone, che nei fatti tendono a rallentare la circolazione delle merci con ovvie ripercussioni in termini di efficienza ed efficacia; basta pensare all'aumento tempi di stoccaggio. Un'esigenza collegata al fatto che il porto funge da centrale dei prodotti tessili provenienti dalla Cina che vengono poi smistati per l'intera Europa centro-orientale; si sostiene da più parte che buona parte di questi prodotti o si accompagna ad un giro di fatture false e sottofatturazioni per evadere l'imposta sul valore aggiunto oppure utilizza dei marchi contraffatti.

A supporto e completamento delle attività ispettive e di verifica doganali svolte dalla Guardia di Finanza opera, con una propria struttura indipendente posizionata nella cinta portuale, l'*Agenzia delle Dogane Calabria e Campania*, con circa 60 dipendenti. L'Agenzia, presente da circa 9 anni nella locazione attuale dei Granili, si occupa del controllo delle merci destinate al flusso di export/import. Per le merci destinate all'esportazione avviene un primo controllo di indirizzo al varco doganale da parte della Guardia di Finanza; successivamente avviene il vero e proprio sdoganamento all'interno dello spazio apposito. Per l'esportazione, onde usufruire dell'esenzione IVA va garantito che le merci siano effettivamente destinate all'estero, mentre per le operazioni di importazione bisogna tener conto dei diversi regimi giuridici. Durante i suoi controlli la dogana si coordina attraverso sistemi informatici con la sede centrale di Roma e con gli altri uffici doganali europei.

Le funzioni di pubblica sicurezza sono preferibilmente svolte da reparti dei *Carabinieri* o della *Polizia di Stato*;¹⁵ con turni che coinvolgono complessivamente 40-60 unità di personale (i Carabinieri controllano anche la Base Navale). Non di meno, andrebbe segnalato l'impegno della

¹⁴ L'area servita comprende 155.000 kmq di acque marittime, interne e territoriali, che sono a tutti gli effetti parte del territorio dello Stato, nonché ulteriori 350.000 kmq di acque sulle quali l'Italia ha diritti esclusivi (sfruttamento delle risorse dei fondali) o doveri (soccorso in mare e protezione dell'ambiente marino); un complesso di aree marine di estensione quasi doppia rispetto all'intero territorio nazionale che, com'è ben noto, ammonta a 301.000 kmq.

¹⁵ La Polizia di Stato dispone, peraltro, di un reparto specializzato – la *Polizia Marittima* – volto a garantire il controllo delle coste, del mare territoriale (entro le 12 miglia dalla costa), delle acque interne, compresi i laghi e i fiumi.

Polizia Municipale che solitamente opera all'esterno della struttura portuale per garantire un più agevole scorrimento del traffico veicoli in entrata ed uscita. Problema, quello del traffico, tutt'altro che marginale per una struttura portuale situata praticamente nel centro della città e che è, come noto, attraversata da un flusso di traffico automobilistico spesso completamente estraneo alle attività portuali.

Ipsema è, invece, l'Ente pubblico che, nato con il decreto legge n. 479/94, ha sostituito le precedenti Casse Marittime, dalle quali ha gli stessi compiti in materia di assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali del personale della navigazione marittima (ed aerea) in convenzione con l'INPS. Oltre a riscuotere contributi, l'Ente offre, altresì, prestazioni previdenziali di maternità nonché corsi di formazione sulla sicurezza a bordo delle navi. Dal dicembre 2005, come nuova missione istituzionale, all'Ipsema è stata assegnata anche la verifica dei requisiti per ottenere da parte dei marittimi i benefici previsti per l'esposizione all'amianto. Ipsema assicura circa 123.000 addetti che operano presso 5.980 imprese marittime articolate nelle diverse categorie: navi passeggeri, da carico, rimorchiatori, naviglio ausiliario, traffico locale, diporto e pesca.¹⁶ Nel 2004 sono stati indennizzati 2.039 infortuni nell'ambito del lavoro marittimo e erogate 4.810 rendite di cui 1.030 per superstiti. I dati di bilancio del 2004, mettono in evidenza un Pil (assimilato alla produzione a prezzi di base) di 194 milioni di € ed un'occupazione su scala nazionale di 235 addetti. Nella sede compartimentale di Napoli, la più importante delle 4 esistenti, sono occupate 89 persone. Quest'ultima contribuisce al fatturato complessivo per circa 90 milioni di €; oltre il 95% del quale corrisponde al personale della navigazione marittima.

Per quel che concerne l'attività di *certificazione*, la posizione di quasi monopolio del mercato è detenuta dal Registro Italiano Navale (RINA); un ente parastatale che si occupa di mantenere registri per la classificazione delle navi e della verifica delle imbarcazioni al fine di autorizzarne la partenza. Fondato a Genova nel 1861 per iniziativa della Associazione della Mutua Assicurazione Marittima, il RINA è una delle più antiche società di classificazione al mondo creata allo scopo di verificare la capacità delle navi di svolgere il compito cui sono destinate; a garanzia delle parti interessate (armatori, assicuratori, noleggiatori) ed alla tutela della vita umana in mare e della prevenzione dell'inquinamento. Nell'arco di oltre 140 anni, le sue attività si sono progressivamente diversificate, trasferendo le capacità acquisite e consolidate nel campo della classificazione navale ad altri settori, che spaziano dalla certificazione di qualità alla valutazione dell'impatto ambientale, ai servizi avanzati per l'industria; seguendo le esigenze di un mercato e di un'economia sempre più complessa e internazionalizzata. Fino al 2001 era il solo ente abilitato a svolgere questo servizio; per questo oggi nel settore sono presenti alcune agenzie di rappresentanza straniere con pochi addetti. Il RINA svolge, inoltre, un servizio di controllo periodico affinché le navi vengano mantenute secondo determinati criteri standard ed offre servizio di sorveglianza durante la costruzione delle stesse navi sulla base della sua esperienza e competenza tecnologica (anche nel porto di Napoli). La costruzione di una nuova nave, infatti, rappresenta un notevole impegno tecnologico, finanziario e organizzativo che obbliga gli operatori del settore a selezionare partner di assoluta affidabilità. Il Gruppo RINA si articola su 13 società, 65 sedi, di cui 31 in Italia e le altre in tutte le principali nazioni del mondo, con una struttura che con un totale di circa 1.200 addetti, 730 dei quali esclusivi, con elevate qualifiche professionali. Presso gli uffici di Napoli sono impiegate 16-20 persone.

Per i *servizi sanitari marittimi* sono presenti due enti: il *Ministero della Salute* e l'*Ufficio Veterinario* di porto. Il primo effettua il controllo e la campionatura (fino al 5% del totale) della

¹⁶ Le imprese di armamento collettive ed individuali ed i concessionari dei servizi di bordo sono soggetti all'obbligo di provvedere all'assicurazione contro gli infortuni e le malattie professionali per gli equipaggi addetti alla navigazione e alla pesca marittima, nonché al versamento dei contributi di malattia e maternità.

merce di genere alimentare o dei prodotti che vengono a contatto con generi alimentari provenienti da paesi extracomunitari. L'Ufficio emette certificati di nulla osta sanitario delle merci importate e si preoccupa di rilasciare ai marittimi il libretto di navigazione dopo l'espletamento di adeguate visite di controllo mediche; l'idoneità alla navigazione deve poi essere confermata dalla Capitaneria. Impiega 28 persone. L'Ufficio Veterinario, invece, è una struttura periferica, nella quale sono occupate 8 persone, che funziona come un PIF (posto di ispezione frontaliero) occupandosi di effettuare controlli su merce importata di genere animale da paesi extracomunitari; il traffico di animali vivi è scarso ma sono sottoposte a controllo anche merci di derivazione animale quali i pellami che vengono destinati al distretto industriale di Solofra. Esso opera secondo il regime del D.Lgs 80/2000; vale a dire è il "veterinario ufficiale" del Porto ed a latere svolge anche servizi di vigilanza per i controlli comunitari di ispezione frontaliera. Nel territorio portuale sono presenti anche tre chimici, iscritti all'albo della Capitaneria, che si occupano del controllo dell'efficienza della navi che ormeggiano nel porto, del trattamento "gas free" delle cisterne a quello di tutti i prodotti pericolosi presenti nello spazio portuale.

Esistono anche *altri enti pubblici* che, a vario titolo ed in vari modi, contribuiscono a fornire personale che garantisce l'operatività della struttura portuale nella sua interezza o che, comunque, dispongono di personale che svolge attività in funzione o relazione al Porto. Essi sono la *Regione Campania* (basta pensare a Logica Campania o alla CCTA), la *Provincia* (ad es. per il servizio di progettazione delle scogliere), il *Comune* (ad es. con Nausica), la *Camera di Commercio* locale (ad es., il personale impegnato al mantenimento dei registri degli operatori portuali), il *Genio Civile* (per la valutazione ed autorizzazione alle realizzazione delle opere da compiere nell'ambito della cinta portuale).

Un cenno va posto sull'*Ufficio Postale*, altro organismo di natura pubblica, che occupa 4 persone. Solo indirettamente si può segnalare la presenza di istituti tecnici nautici ed altri istituti di formazione pubblici (come le Università) la cui attività non è funzionale ma strumentale alla presenza di una struttura portuale. Una stima approssimativa calcolata sulle quote parti dell'impiego profuso dal personale derivante dai colloqui con esperti e testimoni privilegiati suggerisce la presenza complessiva di almeno 30 unità lavorative.

Dalle stime condotte emerge che la sezione servizi istituzionali comprende in totale circa 840 unità di personale pubblico, con un fatturato nell'ordine dei 165 milioni di € (181.000 € procapite).

Servizi imprenditoriali

Dalle stime spiegate in dettaglio di seguito, la sezione comprende complessivamente circa 5.550 unità di personale con un fatturato stimato nell'ordine dei 1.650 milioni di € (301.000 € procapite).

Gli spedizionieri doganali

Si definisce spedizioniere doganale o *doganalista* un professionista qualificato in materia di pratiche e di tariffe doganali abilitato ad esercitare la sua attività dall'obbligatoria iscrizione agli albi professionali istituiti presso le sedi dei compartimenti doganali, nei cui confronti risponde legalmente (Legge n. 1612/60). La nomina a spedizioniere doganale è conferita mediante il rilascio di apposita patente, di validità illimitata, rilasciata dal Ministero delle Finanze, sentito il Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali (CNSD). Salvo eccezioni, lo spedizioniere doganale deve avere la propria residenza in un comune compreso nella circoscrizione per la quale risulta abilitato. Gli iscritti nell'elenco compartimentale possono operare in dogana soltanto sulla base e nei limiti della procura rilasciata dal proprietario della merce da cui dipendono ovvero dallo spedizioniere doganale iscritto nell'albo sotto la direzione del quale sono posti.

Quella dello spedizioniere doganale è, dunque, una delle tipiche figure ad elevata professionalità che opera esclusivamente in funzione del Porto. Il comparto dei trasporti e della logistica, infatti, in ragione del mutevole scenario economico da cui scaturiscono regolamentazioni e procedure articolate e complesse, richiede una specifica competenza dotata di un bagaglio tecnico precipuamente indirizzato verso il commercio con l'estero. Il doganalista non esaurisce la sua attività nel compimento delle operazioni doganali ma, in virtù della sua elevata capacità professionale, agisce a supporto degli operatori economici in tutte le fasi della trattativa commerciale ed offre la sua consulenza e collaborazione oltre che alle imprese, anche alle pubbliche amministrazioni. Ciò al fine di rendere, da una parte, più fluide le transazioni internazionali; dall'altra parte per scoraggiare lo svolgimento di traffici illeciti. La conoscenza delle norme doganali, valutarie, merceologiche e quant'altro si riferisce al commercio estero, è un requisito sempre più importante per eseguire correttamente e tempestivamente sia le operazioni di *export/import* sia, soprattutto, per realizzare quelle economie di scala necessaria nella pianificazione degli investimenti internazionali.

Nell'ambito delle professioni legate alla catena logistica, quella del doganalista è sicuramente la più esposta al cambiamento, non solo per i mutamenti interni alle sue competenze, ma per l'evoluzione degli scambi internazionali. Se la caduta delle barriere doganali infracomunitarie ne sta riducendo il suo ruolo alle operazioni di trasporto soggette a controlli ed attività di tariffazione (dazi e altri oneri accessori), la diffusione della logica intermodale del trasporto rende i compiti tradizionali dello spedizioniere meno strategici che nel passato, quando la forte incidenza degli oneri per l'esecuzione delle prestazioni di sdoganamento e transito portuale rispetto al nolo attribuiva all'attività spedizioneristica una rilevanza economica spesso superiore a quella del trasporto stesso. Ciò pone un problema di riqualificazione e ricollocamento professionale per i doganalisti che intendono continuare a svolgere la propria attività.

Secondo i database della CCIAA di Napoli aggiornati al 2005, gli Spedizionieri ed Agenzie di Operazioni Doganali, di cui al codice Ateco 63.40.1, assommano complessivamente a 164 unità. Si tratta di un valore presumibilmente sovrastimato; sia per i tipici motivi già esposti al riguardo di tale fonte, sia perché si considerano anche i singoli individui in possesso della patente per l'esercizio dell'attività di spedizioniere doganale mentre, invece, alcuni di loro potrebbero, di fatto, non svolgere affatto tale attività o svolgerla in società con altri patentati. Non a caso, secondo il CNSDNA (Consiglio Compartimentale degli Spedizionieri Doganali di Napoli), a fronte di 270 patentati dovrebbero esserci 120 aziende con un'ampiezza media di 10 occupati ed un fatturato per addetto di circa 190.000 € (in via di diminuzione per i motivi esposti).

I doganalisti iscritti negli elenchi della ASSOSPENA (Associazione Spedizionieri Doganali del Compartimento di Napoli), invece, sono 88; incluso le filiali di agenzie non napoletane. All'opposto, quest'ultima consistenza è da considerare come sottostimata poiché tutti gli iscritti pagano le quote associative; ma non tutti gli spedizionieri sono, ovviamente, iscritti alla ASSOSPENA.¹⁷

Va, altresì, ricordato che molte aziende risultano iscritte anche nei repertori degli agenti raccomandatori e mediatori marittimi nonché in quelli degli spedizionieri e trasportatori non doganali. Dagli elenchi presenti nell'Annuario Marittimo e nel database di Porti&Diporti emergono valori molto più contenuti: rispettivamente 30 e 36 unità.

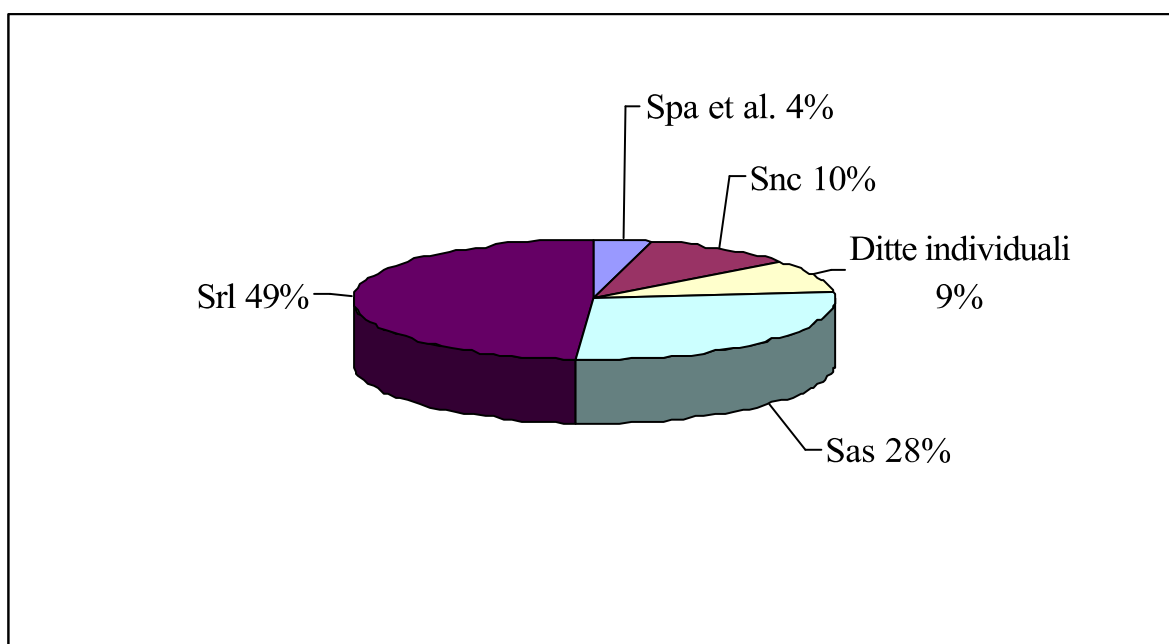
¹⁷ L'ASSOSPENA, come le altre associazioni compartimentali fra spedizionieri doganali, aderisce alla Federazione Nazionale Spedizionieri Doganali (ANASPED) che interviene nelle questioni d'indole generale riguardanti i doganalisti.

Per arrivare ad una stima numerica più puntuale, pertanto, ci si è avvalsi di una ponderazione di tali valori corroborata dalle valutazioni espresse dal presidente e dal segretario dell'ASSOSPENA nonché ad un confronto con l'analisi censuaria condotta da Sistema Marketing (1997). In quest'ultima indagine le aziende di spedizione doganale non superavano le 80 unità, su un complesso di 198 imprese stimate complessivamente come operatori portuali di tipo, tuttavia, *periportuale* (v. supra). L'attuale maggioranza dei doganalisti, ad ogni modo, presenta uno spiccato carattere *infraportuale*; in quanto soggetti che svolgono attività direttamente rivolte all'assistenza delle navi e dei carichi e che, quindi, costituiscono il "nucleo" dell'offerta portuale determinandone il livello qualitativo e le condizioni di economicità. Essi sono fisicamente localizzati solo all'interno della cinta portuale ed il loro fatturato è al 100% dipendente dall'esistenza del porto stesso, non svolgendo anche operazioni all'esterno.

In sintesi, alla luce delle considerazioni esposte, per arrivare a stimare il numero di aziende attive che impiegano persone in possesso di patente da spedizioniere doganale e che svolgono con regolarità, anche se non esclusivamente, tale ruolo, dal totale fornito della Camera di Commercio sono state eliminate le ditte individuali (53 casi complessivi) che non compaiono negli elenchi dell'ASSOSPENA (11 casi). È stato, quindi, eliminato un terzo delle imprese presenti anche negli elenchi delle associazioni di categoria dei raccomandatari e dei mediatori marittimi (v. infra). Il risultato finale è di 110 ditte.

Si è, poi, stimato il personale addetto ed il relativo fatturato di queste aziende, 720 unità complessive e 1.100 milioni di €, basandosi sulle statistiche di occupazione e sul giro d'affari della categoria espresse a livello nazionale, ponderate con quelle a suo tempo indagate a livello locale (Pugliese, 1995; Sistema Marketing, 1997) - attualizzate per il fatturato - e dalle opinioni degli intervistati. Circa la forma giuridica, secondo quanto espresso dagli elenchi del CNSDNA e della CCIAA, si stima come prevalente la società a responsabilità limitata (v. Grafico 6), con il 58% dei riscontri, seguita dalle società in accomandita semplice (28%), dalle società in nome collettivo (10%), dalle ditte individuali (9%) nonché dalle società per azioni e società cooperative (4%).

Graf. 6 - Composizione Giuridica Spedizionieri Marittimi.



Per motivi di omogeneità, nell'impossibilità di condurre censimenti, questa stessa metodologia di computo è stata, laddove possibile, utilizzata anche per arrivare a determinare le consistenze delle altre categorie che seguono. Per semplicità espositiva non si ribadisce ogni volta l'elenco delle fasi compiute.

I raccomandatari o Agenti Marittimi (ARM)

Nella sua accezione tradizionale, l'ARM o *Shipping Agent* è l'ausiliario dell'armatore che rappresenta la nave nella località di approdo e che, di fatto, svolge tutte le pratiche burocratiche; fondamentalmente verso l'AP e la Capitaneria. L'abilitazione alla professione e l'iscrizione agli elenchi degli ARM tenuti dall'Assoagenti avviene mediante concorso pubblico per esame indetto dalle locali Camere di Commercio, in adesione alla legge n. 135/1977 (disciplina della professione di Raccomandario Marittimo).

I servizi forniti dalle agenzie marittime sono sostanzialmente di rappresentanza e sono svolti "in nome e per conto" degli armatori e delle Compagnie di Navigazione. Tali soggetti, infatti, non potendo mantenere proprie organizzazioni in ogni parte del mondo, affidano (*raccomandano*) l'esecuzione dei compiti di loro competenza e la tutela dei propri interessi alle agenzie di raccomandazione marittima.

La rappresentanza dell'ARM riguarda, in particolare, gli ambiti operativo, economico-finanziario e commerciale. I compiti di carattere operativo iniziano nel momento in cui la nave entra in porto e sino alla sua partenza e si estrinsecano nei rapporti con piloti, rimorchiatori, battellieri e terminalisti. I compiti economico-finanziari consistono nella rappresentanza degli operatori del trasporto marittimo (armatori, noleggiatori, vettori) presso le Autorità (marittime e non) e presso tutti gli operatori (portuali e non) con i quali l'armatore intrattiene rapporti quando la sua nave entra in un porto; indipendentemente dal fatto che essa vi compia o no operazioni commerciali (informazioni ad AP, imprese portuali, caricatori, ricevitori, spedizionieri e trasportatori circa i programmi di arrivo, partenza e lavoro delle navi). Le caratteristiche dell'attività delle agenzie raccomandatarie marittime, dunque, sono tali da coinvolgere non solo le dirette responsabilità dell'agente nei confronti dell'armatore o del vettore, nei limiti del mandato conferitogli, ma anche la tutela degli interessi e delle responsabilità che i suoi mandanti assumono per suo tramite nei confronti dei terzi.

L'attività di raccomandazione di navi svolta dall'agente marittimo può avere sia carattere stabile ed esclusivo che occasionale. Ha carattere stabile ed esclusivo nel caso di navi che svolgono un servizio regolare di linea, in cui la capacità di stiva della nave viene saturata da numerosi lotti di modeste dimensioni unitarie per le quali il raccomandatario, oltre allo svolgimento delle attività e dei servizi propri della raccomandazione, viene incaricato stabilmente di promuovere la conclusione di contratti per l'acquisizione di merci e passeggeri, nella zona di sua competenza. È in questo caso che il raccomandatario assume la denominazione di "agente accomandatario marittimo" il cui primo compito è di far conoscere alle case di spedizione e agli altri operatori economici i servizi offerti dalla linea da lui rappresentata.

Il rapporto di collaborazione è, invece, occasionale nei casi di assistenza a navi che trasportano carichi di merci omogenee (grano, carbone, minerali, fosfati, prodotti petroliferi e petrolchimici...), le cui dimensioni unitarie sono tali da poter saturare l'intera capacità di stiva della nave; fanno scalo per l'esecuzione delle operazioni di imbarco e sbarco o soltanto per ricevere ordini, per rifornimenti, per eseguire lavori o comunque senza lo svolgimento di operazioni commerciali; effettuano operazioni commerciali diverse dal trasporto (come pesca o rimorchio); esulano completamente da fini commerciali (navi da diporto, per la ricerca scientifica, ospedaliera e di guerra). In sostanza, effetti, gli ampi ambiti di attività dell'ARM prevedono lo svolgimento di una vasta gamma di servizi ad elevato contenuto professionale differenti a seconda

del comparto del settore marittimo nel quale opera o dal riferirsi al trasporto *trampistico* o a quello di linea, generalmente alternativi l'una all'altro.¹⁸

Nell'ambito del trasporto di linea, le funzioni tradizionalmente svolte sono essenzialmente: l'*acquisizione dei carichi*; l'assistenza al comandante; la ricezione delle merci; la riconsegna delle merci a destino; le operazioni di imbarco e sbarco. Le funzioni connesse all'acquisizione dei carichi possono essere svolte direttamente dal vettore oppure dalle agenzie marittime. La scelta tra le due soluzioni è strettamente legata a valutazioni di carattere economico: un vettore che effettua pochi servizi con un numero limitato di approdi non avrà interesse a creare una propria organizzazione di agenzia, ma affiderà l'incarico ad agenti qualificati o, più raramente, a mediatori marittimi. L'acquisizione dei traffici è basata essenzialmente sulle capacità professionali dell'agente marittimo, che possiede una profonda conoscenza della natura e dell'entità degli scambi commerciali che intercorrono tra i Paesi i cui porti sono collegati dai servizi di linea rappresentati; ciò al fine di assicurare alle linee stesse il supporto necessario perché queste ultime possano predisporre itinerari e frequenze dei percorsi in modo efficace ed efficiente.

L'ARM, pertanto, deve conoscere ogni tipo di nave, sapere come esse operano e devono essere assistite nell'ambito portuale, conoscere le condizioni e le formalità per la loro entrata ed uscita dai singoli porti, saper intervenire per soddisfare le necessità armatoriali ed accrescere l'attività commerciale per la migliore utilizzazione del mezzo a lui affidato. Non ultimo, Egli deve essere in grado di emettere i documenti del trasporto marittimo.

In linea generale, si afferma progressivamente la tendenza da parte di molti ARM ad estendere la propria attività alla tratta terrestre inglobando gran parte delle attività che tradizionalmente venivano svolte da altri operatori del trasporto, segnatamente gli spedizionieri; quindi la loro tendenza ad inserirsi nei cicli di trasporto multimodali. Allo scopo, nel settore dei traffici marittimi di linea l'ARM deve acquisire adeguate conoscenze sulla misura e la qualità degli interscambi che avvengono tra i porti scalati, interessandosi attivamente delle imprese di navigazione a lui affidate per l'acquisizione delle merci destinate al trasporto via mare. A lui sono affidati anche i compiti di movimentazione, posizionamento e svuotamento dei contenitori qualora il mandante gli affidi la raccomandazione di navi adibite a questo tipo di traffico. È, pertanto, frequente il caso di ARM che, per il volume di lavoro che svolgono nei confronti delle società di navigazione o degli armatori, si trovano costretti a trasformare la loro attività da impresa individuale in impresa di raccomandazione marittima, con un elevato numero di addetti.

A livello nazionale, sono presenti circa 600 imprese di raccomandatori e mediatori marittimi (v. infra) che comprendono 8.000 occupati complessivi ed fatturano sui 1.000 milioni di €. Nell'ambito napoletano, le aziende aderenti alla locale associazione degli agenti raccomandatori e mediatori marittimi sono 39 (4 risultano esercitare solo l'attività di mediatore). Valore inferiore sia a quello riportato dalla Federagenti e dall'Annuario Marittimo, che censiscono rispettivamente 50 e 70 agenzie marittime, sia a quello di Porti&Diporti che indica un 97 nominativi senza però distinguere tra agenti ed agenzie (ovviamente più agenti possono lavorare in una stessa agenzia). Il computo è complicato dal fatto che la maggioranza delle aziende suddette svolge il doppio ruolo di agente raccomandatorio e mediatori marittimo, mentre altre ancora (cinque società) esercitano anche attività di *brokeraggio* e di *agenzia*. Di tale distinzione non tengono conto né l'ISTAT, che

¹⁸ Il traffico di linea si articola su un certo numero di partenze, lungo itinerari prefissati e sistematicamente ripetuti con regolari periodicità e frequenza, toccando scali predeterminati. Nella navigazione trampistica, invece, non vi sono dei canoni predefiniti di esercizio della nave, che ricerca i carichi, dunque impieghi remunerativi, ovunque essi si trovino e per qualunque destinazione essi vengano spediti.

computa sia gli ARM che i Mediatori ed i *Brokers* assicurativi nella stessa categoria Ateco 63.40.2 - Intermediari dei trasporti - (30 unità), né la Camera di Commercio (48 aziende).

Integrando questi dati con quelli - talvolta divergenti - di esperti della specifica categoria, si è compreso che, nei fatti, operano sul Porto di Napoli 10-15 grosse agenzie marittime che rappresentano società che offrono servizi di linea per il trasporto containeristico (YML, Cosco, KLine, Maersk...), alle quali si aggiungono circa 25-30 agenzie raccomandatarie più piccole che operano per altre compagnie che prestano servizi di linea o trasportano rinfuse. Si stima una media di circa 15-20 addetti per le aziende più grandi e di 7-10 addetti per le aziende minori. Si tratta fondamentalmente di imprese con forma giuridica da srl, con qualche spa; mentre le ditte individuali stanno scomparendo.

Il settore, ad ogni modo, è abbastanza chiuso; vi si accede su base ereditaria o per gemmazione di imprese esistenti (fratelli, parenti già lavoratori o ex manager) poiché per i nuovi entranti sarebbe difficile chiudere accordi con armatori con i quali non esistono relazioni fiduciarie e fidelizzate nel tempo. In generale, il trend è decrescente a causa, oltre che al traffico in lieve calo, dell'ambizione degli armatori di aprire proprie agenzie marittime con la speranza di risparmiare sui costi. Speranza mal riposta nella realtà poiché, specie per quel che concerne i container, le agenzie dei raccomandatari si avvantaggiano della loro specializzazione, seppure non vincolante, legata al tipo di traffico: container (ad alta intensità di manodopera poiché ogni container potrebbe avere un cliente/destinatario diverso), crociere, rinfuse liquide e solide.

I mediatori marittimi (o broker)

Svolgono il ruolo di mediatore marittimo, intermediari tra domanda ed offerta trasporto, coloro che intendono esercitare l'attività di mediazione nei contratti di costruzione, compravenduta, locazione, noleggio di navi e nei contratti di trasporto marittimo di beni; generalmente essi stipulano contratti di noleggio nei trasporti trampistici. Il ruolo è distinto in due sezioni: ordinaria e speciale; in quest'ultima sono iscritti i mediatori marittimi abilitati ad esercitare pubblici uffici che comprendono l'incarico di presiedere alle gare per i suddetti contratti nonché ogni altro incarico previsto dal codice civile o da leggi speciali. L'abilitazione alla professione e l'iscrizione agli elenchi dei mediatori avviene mediante concorso pubblico per esame indetto dalle locali Camere di commercio, in adesione alla legge n. 478/68 (ordinamento della professione di mediatore marittimo) e del D.P.R. 66/1973.

I mediatori che hanno ottenuto l'iscrizione alla specifica Associazione Italiana dei Mediatori Marittimi (ISYBA) devono obbligatoriamente seguire delle norme minime di etica professionale, anzitutto per quanto concerne tempistica ed ammontare delle provvigioni, cioè il corrispettivo che spetta al mediatore nonché la trasparenza nell'operare. Come i raccomandatari, anche gli agenti marittimi possono iscriversi all'Assoagenti, occupandosi prevalentemente di traffico volandiero o trampistico. Mentre i primi guadagnano in base alla qualità dei carichi o volumi di traffico, il *broker* guadagna in relazione all'andamento dei noli poiché è in base ad esso che ottiene una percentuale.

Le tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni, utilizzate in misura sempre maggiore in tutte le forme di transazione relative ai trasporti per effetto del basso costo di utilizzo e della forte tendenza all'integrazione lungo tutta la *supply chain*, hanno prodotto cambiamenti notevoli anche nell'attività di mediazione marittima (o *brokeraggio*). Da un lato si è avuta una modifica sostanziale dell'attività operativa tradizionale; dall'altro lato si sono consolidate nuove attività aziendali quali ad esempio gli *informediaries*.

Per quanto attiene al primo aspetto, i sistemi di comunicazione consentano la consultazione in tempo reale di una serie di flussi informativi accessori; attraverso l'accesso alla rete, infatti, è

possibile ottenere informazioni dettagliate circa: le *ships'schedules* o quadro completo degli arrivi in un porto, il dettaglio delle navi in rada nonché i tempi di attesa e le previsioni di partenza; le *port conditions* che consentono di conoscere le condizioni meteorologiche dei porti, oltre ai *draft reports* o agli *ice reports* per i porti interessati a tali fenomeni; l'esatta conoscenza della posizione di ogni singola nave in un dato momento; le previsioni di arrivo nei porti con margini di errore minimi; l'individuazione di elementi essenziali quali la proprietà di una nave, il *management*, la composizione della flotta, il registro di classificazione ed il *P&I Club* di appartenenza, nonché elementi più approfonditi quali il *survey status* (l'elenco dei *port state control* cui la nave è stata assoggettata ed il dettaglio delle eventuali deficienze o detenzioni). Il risultato immediato di questo flusso informativo si riflette in un chiaro miglioramento dell'attività del *broker*; oltre a semplificarsi la tradizionale attività di *tracking*, viene migliorato il servizio accessorio di selezione dei vettori mediante la maggiore disponibilità di strumenti per la valutazione del c.d. *performance level* e del livello di rischio.

Per quanto attiene al secondo aspetto, è interessante verificare come l'impatto delle nuove tecnologie abbia prodotto la nascita di figure quali gli *informediaries*; veri e propri intermediari virtuali impegnati nello svolgimento di attività di raccolta, elaborazione ed offerta in tempo reale delle informazioni inerenti alla erogazione e fruizione del servizio di trasporto. I nuovi intermediari hanno dato luogo alla nascita di nuovi mercati digitali denominati *transportation e-marketplaces* nei quali, analogamente a quanto accade per gli *e-marketplaces* che le imprese utilizzano per approvvigionarsi dei fattori produttivi o i clienti per ottenere il prodotto di interesse, vengono commercializzati servizi logistici e di trasporto. Si tratta in buona sostanza di mercati digitali che conciliano le esigenze della domanda e dell'offerta di movimentazione delle merci, offrendo agli operatori del trasporto merci un accesso diretto ed in tempo reale alle informazioni contenute in tali banche dati circa i carichi ed i vettori disponibili.¹⁹

La realizzazione di tale sistema comporterà, nel medio periodo, una profonda trasformazione dell'attività tipica del *broker*; si pensi alla possibilità offerta dalla vendita *on-line* dei servizi di trasporto che permette agli utenti di inviare direttamente, rapidamente ed a costi molto bassi le loro offerte di carico e di trasporto su scala geografica globale; oppure alla quantità disponibile di informazioni relative alle posizioni navi ed ai carichi. Tutte attività tipiche del *brokeraggio* tradizionale che nel tempo potrebbero rivestire un ruolo sempre meno determinante.

A livello quantitativo, le fonti sui mediatori marittimi sono molto divergenti; si va dalle 5 aziende di Porti&diporti alle 48 dell'Annuario Marittimo. Né aiutano le fonti dell'Associazione di Categoria; anche perché solo poche persone aziende si dedicano esclusivamente a tale compito. Dai colloqui con alcuni operatori del comparto emerge che le aziende che svolgono in via esclusiva tale compito non superano la decina, con una media di 6-8 addetti.

Anche lo specifico comparto appare in calo quantitativo; tanto più che la forte crescente concorrenza ha avviato, da qualche tempo, una lotta al ribasso sulle tariffe minime fissate per legge. In futuro, in effetti, i mediatori potrebbero trasformarsi da *broker* tradizionali a persone più

¹⁹ Nell'ampio ventaglio di tipologie di *e-marketplaces* (E-mpt) attualmente presenti sul *web*, una prima distinzione riguarda E-mpt di tipo privato e pubblico. I primi sono realizzati a cura delle singole imprese di trasporto onde consentire un'interazione diretta ed in tempo reale tra l'impresa stessa ed i propri partner e clienti attraverso relazioni di tipo "one-to-many". I *public E-mpt*, invece, sono piazze virtuali aperte a tutti gli utenti fornitori ed acquirenti di servizi di trasporto merci. All'interno di questa categoria si individuano altre due principali tipologie di E-mpt: i *consorzi on-line*, ovvero E-mpt implementati da più imprese che mettono in comune capacità di trasporto e all'interno dei quali si sviluppano relazioni con gli utenti del sito di tipo *some-to-many*; gli *Independent Trading Exchanges* (ITEs) o mercati interattivi neutrali gestiti da terze parti indipendenti che operano come intermediari virtuali indipendenti che mettono in contatto fornitori ed acquirenti del trasporto merci attraverso relazioni di tipo *many-to-many*.

specializzate nel ruolo di consulenti per armatori e noleggiatori. In virtù della storica radicata conoscenza del mercato, delle competenze acquisite e dell'esperienza pregressa, molti mediatori sono in grado di affrontare, risolvere e prevenire efficacemente dei problemi tipiche; basta pensare che il comprendere se è o meno il caso di anticipare/posticipare il nolo (*freight*) di una nave può portare a risparmi nell'ordine del 50% dei costi complessivi (Ferrara, Morvillo, 2002). Da questo punto di vista il raccomandatario è avvantaggiato poiché il suo ruolo, in qualità di rappresentante degli armatori, è ben garantito da una normativa alquanto pervasiva che limita la concorrenza. Il raccomandatario, dunque, anche in virtù dell'elevata competenza e professionalità (almeno per quelli operanti sul porto di Napoli), probabilmente finirà per svolgere anche funzioni da terminalista o persino da armatore.

I broker assicurativi (assicuratori marittimi)

Da non confondere col mediatore marittimo, poiché il termine inglese *broker* universalmente accettato significa letteralmente “mediatore”, cioè colui che si interpone fra le parti, il ruolo del *broker* di assicurazione è espressamente definito dalla legge n. 792/84. Essa, all'art.1, recita che è “mediatore di assicurazione e riassicurazione, denominato anche *broker*, chi esercita professionalmente attività rivolta a mettere in diretta relazione con imprese e assicurazioni, alle quali non sia vincolato da impegni di sorta, soggetti che intendano provvedere con la sua collaborazione alla copertura dei rischi, assistendoli nella determinazione del contenuto dei relativi contratti e collaborando eventualmente alla loro gestione ed esecuzione”. In questo caso il *broker* è lo specialista capace di valutare la copertura assicurativa migliore per la necessità del cliente.

Quale libero professionista indipendente che si muove al fianco del cliente alla ricerca della soluzione assicurativa più idonea per la gestione dei rischi tra quelle reperibili sul mercato, il *broker* di assicurazioni è un vero e proprio consulente globale che opera esclusivamente nell'interesse del cliente, anziché in nome e per conto di una compagnia di assicurazione. Il reperimento delle migliori coperture assicurative è solo uno dei momenti in cui si esprime l'attività del *broker* ed è sempre più integrato nella gestione globale delle problematiche assicurative del cliente. Egli, infatti, offre al cliente un servizio completo, sempre e comunque “personalizzato”, articolato in diversi momenti: analisi dei rischi; definizione delle specifiche contrattuali; individuazione delle compagnie d'assicurazione idonee; gestione dei contratti; assistenza nella liquidazione dei danni; aggiornamento costante sulle dinamiche dei rischi e sull'andamento del mercato assicurativo. Allo scopo, il *broker* deve possedere molteplici competenze; una buona cultura giuridica, economica, statistica, attuariale e fiscale, conoscere la tecnica assicurativa, sapere come funziona un sistema informativo, essere aggiornato sulle continue variazioni delle disposizioni legislative e di quelle derivanti dai contratti collettivi di lavoro, saper fare di conto. Inoltre, Egli deve essere informato in modo approfondito sui prodotti assicurativi offerti sul mercato e sapere valutare l'efficienza e la solidità delle compagnie di assicurazione.

L'esercizio dell'attività di mediazione assicurativa, subordinato al superamento di un apposito esame, in Italia è sottoposto a particolari e severi controlli. Tra gli elementi caratterizzanti la legge 792/84 sono da ricordare la copertura assicurativa per responsabilità civile per negligenze o errori professionali ed il Fondo di Garanzia alimentato dai contributi annuali degli iscritti nella misura dello 0,5% delle provvigioni annuali. Il Fondo ha lo scopo di risarcire gli assicurati e le imprese di assicurazione dei danni derivanti dall'attività del broker e non garantiti dalla polizza. Altra condizione necessaria per mantenere l'iscrizione all'Albo, suddiviso in due sezioni - una per le persone fisiche, una per le società -, è quella di una sufficiente diversificazione, sulla base di parametri fissi, del proprio portafoglio tra più imprese di assicurazione e tra più fonti di affari.

Nell'intento di qualificare ulteriormente il ruolo del *broker*, di tutelarne la professionalità e quindi di salvaguardare i diritti del cliente, l'AIBA (Associazione Italiana Brokers di Assicurazioni

e Riassicurazioni), oltre a far proprie le condizioni indicate dall'Albo, si è data un codice deontologico al quale tutti gli associati sono tenuti ad attenersi. Secondo questo codice le principali condizioni d'accesso alla professione devono essere: la onorabilità (assenza di condanne penali o coinvolgimento in procedure di fallimento); la professionalità (devono essere forniti requisiti di ampia esperienza specifica oppure deve essere superato un esame di idoneità); l'autonomia (il *broker* non deve avere vincoli di sorta con compagnie assicurative e deve dimostrare la diversificazione della sua clientela); le garanzie (il *broker* deve essere assicurato per errori o omissioni professionali, nonché contribuire al fondo di garanzia); la trasparenza nei confronti della clientela, degli assicuratori e dei propri colleghi.

Pur registrando un ritardo rispetto ai paesi anglosassoni, in Italia il settore del *brokeraggio assicurativo* è in costante evoluzione. Oggi circa il 13% dei premi sono gestiti tramite società di *brokeraggio*; percentuale che sale al 50% se riferita alle aziende. Nei paesi dove la tradizione assicurativa è più consolidata di quella italiana è, invece, consuetudine accedere al mercato delle assicurazioni tramite il *broker* che, dopo una accurata valutazione, propone al cliente la copertura più rispondente alle sue necessità ricercando, fra le compagnie assicurative, le migliori condizioni.

In relazione al porto di Napoli, secondo Porti&diporti sono presenti 30 operatori; l'Annuario Marittimo ne riporta appena 6. L'AIBA segnala che su Napoli operano 47 aziende; non è dato di sapere, tuttavia, quanti operino esclusivamente come assicuratori marittimi, di la della società Cambiasso&Risso che è diventata il più grande *broker* assicurativo marittimo del Mediterraneo.

La media di addetti per azienda è sulle 5 unità. Una stima approssimativa porta a considerare come operanti solo in funzione dei fabbisogni delle categorie che operano "col o sul" porto partenopeo il 50% del suddetto totale di aziende iscritte all'AIBA; totale a sua volta maggiorato del 30% in considerazione delle imprese autorizzate a svolgere tale ruolo senza essere iscritte.

Gli armatori

Si definisce armatore colui che gestisce l'impresa di navigazione, laddove l'elemento caratterizzante è l'esercizio della nave, a prescindere dalla sua proprietà. L'armatore, infatti, potrebbe essere un gerente che assume la gestione di una nave per conto di un proprietario e percepisce una percentuale sui noli, o un conduttore che assume l'impiego commerciale di una nave.

In virtù di ciò, tale categoria appare più servita che asservita alla funzionalità di un porto; gli armatori, infatti, utilizzano la struttura portuale ma non contribuiscono, in genere, al suo funzionamento. Più che altro finanziano la struttura portuale e le categorie di operatori che ci lavorano grazie al pagamento dei canoni di attracco o alle altre spese connesse al funzionamento di un'imbarcazione o di un'impresa. Oggigiorno un'impresa armatoriale o di navigazione raramente ha necessità di localizzare la propria sede operativa o legale in prossimità di uno o tutti i porti serviti dalle navi possedute o gestite, potendo gli stessi armatori farsi rappresentare da doganalisti ed altre figure professionali. Apparirebbe ben difficile, peraltro, imputare le singole quote parti di addetti e fatturato di un'impresa armatoriale o di navigazione per ciascun porto servito dalle relative navi.

Eppure arrivare ad una definizione di questo aspetto è importante per una data struttura portuale in virtù dell'ordine di grandezze in gioco. Basta pensare che gli armatori costituiscono una realtà industriale che assorbe 24.000 posti di lavoro a bordo ed a terra nonché ben 49.000 occupati nei comparti dell'indotto. Ancora, essi negli ultimi dieci anni hanno investito 15.600 milioni di € per la costruzione di nuove navi in Italia ed all'estero; cifre che giustificano i volumi di traffico assicurati. Il *cabotaggio*, il trasporto da un punto all'altro all'interno dei porti nazionali, nel solo 2004 ha interessato 20 milioni di passeggeri, 3,3 milioni di autovetture, 11 milioni di metri lineari di veicoli

commerciali e 52 milioni di tonnellate di merci; il *traffico internazionale* assicurato da navi di proprietà (e noleggiate) italiana e dalle 70 linee regolari di navigazione ha raggiunto, invece, le 122 milioni di tonnellate di merci trasportate in tutto il mondo.

Per un criterio di convenienza ed omogeneità, come si spiega dettagliatamente a breve, si è scelto di far rientrare nell'ambito del Porto di Napoli solo le imprese di navigazione ed armatoriali che hanno la sede legale nell'area metropolitana. Ciò perché la presenza di tale sede può incoraggiare assunzioni ed indotto locale; dalla cantieristica alle attività ausiliarie dirette alle imbarcazioni (manutenzione, riparazioni e rimessaggio imbarcazioni) o alla aziende stesse (assicurazioni, sicurezza...).

Nello specifico, gli armatori della Campania possiedono oltre il 50% dell'intera flotta mercantile italiana, con un'età media non superiore ai 10 anni. Sono incentrate sul porto di Napoli, secondo l'Annuario Marittimo, le sedi di 47 armatori (le compagini straniere sono rappresentate dagli agenti o mediatori marittimi); 46 secondo le liste di Informare. Secondo la Confitarma (la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione che rappresenta i nove/decimi della flotta mercantile del Paese e raggruppa imprese di navigazione e gruppi armatoriali che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari del traffico), gli iscritti presenti nell'area di Napoli sono 48 gruppi imprenditoriali o di navigazione di dimensioni medio-grandi, ai quali si associano circa 30 piccole imprese titolari di imbarcazioni minori (anche una sola) dedite al trasporto merci e passeggeri autonomo o al noleggio.

Solo per il comparto passeggeri attualmente sono presenti 11 società che offrono servizio di trasporto veloce (specie nel Golfo di Napoli): Caremar, Alilauro, Snav Aliscafi, Servizi Marittimi Liberi Giuffrè & Lauro, Ustica Line (che gestisce il servizio per Lipari), Volaviamare, Traghetti Pozzuoli, Medmar (che dispone di un collegamento con Tunisi), Neapolis (una compagnia fondata dalla Regione), Metrò del Mare, Navigazione libera del Golfo. L'offerta complessiva, necessaria nei periodi di punta estivi ed in determinate fasce orarie, è normalmente sovradimensionata rispetto alla domanda; anche perché le compagnie di natura pubblica, come Tirrenia e Caremar, sono obbligate ad garantire un'ampia copertura nei collegamenti con le isole.

Per il trasporto cabotiero nazionale sono, inoltre, presenti 3 compagnie: Tirrenia, TTT Lines e Snav. Esse si dedicano, in particolare, alle *Autostrade del Mare* o *Motorways of the Sea* (MoS), ovvero al trasferimento di merci su navi Ro-Ro in alternativa al trasporto stradale, le cui linee per la Sicilia costituiscono il 49% dell'intero comparto in tutta Italia. Ogni giorno, infatti, per il solo traffico con la Sicilia transitano per il porto circa 700 mezzi pesanti, con un risparmio stimato nell'ordine del 30% rispetto al ricorso ad altri modi stradali; basti pensare che la velocità media del mezzo ferroviario è di 17 km/h! Nello specifico delle MoS, va evidenziata la recente costituzione della società "Rete Autostrade Mediterranee", che si occupa anche di garantire un "sistema integrato" e territorialmente equilibrato, capace cioè di consolidare e valorizzare il reticolo di collegamenti da tempo utilmente avviati sul versante tirrenico e di promuovere, nel contempo, nuove iniziative sul "Corridoio Adriatico", finora meno dotato di linee di cabotaggio che pure sono essenziali per decongestionare la dorsale terrestre e nello stesso tempo intensificare i flussi di traffico con la Grecia, la Turchia ed i balcani.

Da un confronto con stime incrociate di altre indagini e secondo quanto afferma la Confitarma, si può ipotizzare che gli occupati delle suddette Società, passeggeri e merci, ammontino complessivamente a circa 40.000 unità; una buona quota delle quali impiegata all'estero o di nazionalità straniera. Ad ogni modo, in virtù di questa indeterminazione e dei motivi sopra esposti, non si ritiene opportuno di considerare questa ammontare nel computo complessivo degli addetti operanti "col o sul" porto di Napoli. Sono stati, invece, considerati solo gli armatori locali; ovvero quelli con sede degli legale degli uffici in Napoli o provincia, indipendentemente dal fatto che

utilizzino il porto come scalo principale o che le loro imbarcazioni tocchino anche altri porti. Come non tutte le società ubicate in città o nel porto utilizzano come scalo principale Napoli, così altre compagnie che detengono in loco una presenza significativa sono localizzate fuori provincia; in virtù di ciò sono state escluse dal computo totale. È questo il caso della Mediterranean Shipping Company (MSC), la seconda Compagnia mondiale per grandezza dopo la Maersk-Sealand, che dispone di una flotta di 280 portacontainer, 8 navi da crociera, circa 30.000 dipendenti ed un fatturato sugli 8.000 miliardi di €. Seppure la MSC appartenga ad un imprenditore napoletano e sia il principale gruppo armatoriale che operi col porto di Napoli effettuando molteplici consistenti investimenti diretti ed indiretti, essa ha la sede legale e amministrativa in Svizzera e come tale non è stata inclusa nel computo del totale.

Ciò premesso, il complesso del personale impiegato dalle Compagnie per la navigazione passeggeri supera le 1.200 unità; quasi altrettanto concerne il traffico merci, sebbene tra le due categorie di naviglio sussistano delle marcate differenze in termini di intensità di lavoro. Dalla nave da crociera da 2.000 passeggeri che occupa in media 1.500 persone di equipaggio si passa, infatti, ad una portacontainer di 350 mt di lunghezza che si “accontenta” di sole 20 persone. Il fatturato è stimabile sui 1.200 milioni di €.

I consolidatori marittimi

Con l'avvento delle navi porta-contenitori e le conseguenti modificazioni dei sistemi e dei metodi di lavoro connessi ai trasporti via mare, è sorto un nuovo soggetto operativo che si colloca in posizione intermedia fra lo spedizioniere e la compagnia di navigazione: il consolidatore marittimo. Questa nuova categoria professionale è oggi largamente diffusa in tutto il mondo ed è ovunque considerata un anello fondamentale nella catena dei trasporti marittimi.

La definizione tecnica di consolidatore marittimo universalmente utilizzata deriva dall'abbreviazione di quella presente nella legislazione degli Stati Uniti, che lo identifica come *Non Vessel Operating Common Carrier* (N.V.O.C.C.), la cui traduzione in italiano corrisponde a vettore non operatore della nave. Negli Stati Uniti tale figura è stata giuridicamente identificata nello “Shipping Act” del 1984, con il quale si definisce consolidatore marittimo quel soggetto del trasporto che: riceve merci da più caricatori e le raggruppa (consolida) in un contenitore emettendo una propria polizza di carico a fronte di ogni singola partita di merce. Il contenitore a destinazione viene poi sdoganato e svuotato ed un corrispondente o la filiale locale del consolidatore provvederà a smistare le singole spedizioni al loro destinatario; le merci sono ritirate dagli stessi aventi diritto possessori delle polizze di carico emesse dallo stesso consolidatore.

L'attuale ordinamento giuridico italiano prevede una netta distinzione fra il doganalista, che emettendo propri documenti di trasporto assume la veste giuridica di spedizioniere-vettore e la compagnia di navigazione, che riveste la figura giuridica di vettore marittimo. Egli non è spedizioniere-vettore per come lo stesso è definito dall'attuale legislazione (art.1741 C.C.), in quanto riceve le merci proprio dagli spedizionieri-vettori ai quali rivolge un servizio di trasporto per ogni singola partita di merce a collettame (*groupage*), né è compagnia di navigazione in quanto non gestisce a noleggio o dispone di proprie navi. Il consolidatore, invece, si presenta quale vettore marittimo nei confronti dello spedizioniere-vettore, al quale rilascia un suo documento di trasporto (polizza di carico) ed è, al contempo, caricatore nei confronti della compagnia di navigazione che il consolidatore utilizza per il trasferimento via mare della merce dal porto di imbarco al porto di destinazione.

L'emissione della polizza di carico conferisce al consolidatore la responsabilità del trasporto in relazione ai termini contrattuali riportati sulla polizza che, così emessa, è a tutti gli effetti una polizza di carico vettoriale assoggettata alle norme internazionali del diritto marittimo. Come il

vettore oceanico proprietario o armatore della nave risponde per il contenitore trasportato, così il consolidatore risponde solidamente per ogni singola partita di merce trasportata.

Mente in Europa si contano centinaia di aziende con migliaia di addetti, in Italia le aziende che svolgono questa nuova attività sono alcune decine e contano un paio di centinaia di addetti. Nel 1999 è nata l'associazione di categoria alla quale appartengono le maggiori aziende del settore: Box Line T.M., Central Shipping Agency, Combimar & Agemar, Fortune International Transport, General Export, Mar & Mar Agenti, Oceanair, United Cargo Link. Al momento, fungono anche, ma non esclusivamente, da consolidatori per il Porto di Napoli operano solo 3-4 aziende.

I cantieri e le officine di riparazione navale

Si tratta di una categoria che, seppure di rilevante importanza quantitativa in Italia (18.000 addetti complessivi e un valore della produzione di 4.000 milioni di € nel 2004), è solo parzialmente funzionale al porto poiché la presenza di tali imprese incide marginalmente sull'offerta complessiva di servizi e sull'attrattiva di una data struttura portuale. Dato l'impegno finanziario solitamente associato ai lavori di riparazione e manutenzione, per non parlare di quelli di costruzione ex-novo, infatti, gli armatori sono soliti rivolgersi ai cantieri economicamente più convenienti indipendentemente dalla distanza dai porti di scalo. È questa, ad es., la scelta di un importante società di navigazione, quale la Caremar, che pur operando solo su base regionale (Lazio incluso) porta le navi in riparazione presso i cantieri Rodriguez di Messina.

Le imprese localizzate nell'ambito portuale napoletano sono poco dedite alla cantieristica *tout court* intesa come ostruzione di nuove imbarcazioni quanto alla manutenzione, riparazione e revisione dei macchinari ausiliari, alle lavorazioni di carpenteria metallica e di tubisteria, alle trasformazioni di scafo ed impianti, alla pitturazione e sabbatura, alla riparazioni e revisione di caldaie e turbine a vapore, all'impiantistica di condizionamento, alla rimozione di amianto e decontaminazione di impianti e macchinari elettrici, agli impianti elettronici e di navigazione ed agli arredamenti navali. Come si dirà, la situazione è inversa per le numerose aziende locali dedite alle produzioni di imbarcazioni per la nautica da diporto.

Nel Porto di Napoli il settore si caratterizza per la presenza di quattro grandi società - Cantieri del Mediterraneo, Nuova Meccanica Navale, Palumbo, Megaride - molto attrezzate e con elevati livelli di professionalità, nonché da circa 60 officine di riparazione minori dedite alle piccole imbarcazioni. Tali imprese usufruiscono di vari bacini di carenaggio presenti nell'area portuale: 3 bacini in muratura, di cui uno con la capacità di ospitare navi fino a 50.000 Tsl; due bacini galleggianti, l'uno con una capacità di spinta di 28.000 Tsl ed l'altro per navi non oltre le 1.500 Tsl.

Grazie all'incremento degli interventi effettuati sulle navi nel Porto, passati da 1.020 del 2002 ai 1.075 del 2003 (505 dei primi cinque mesi del 2004) con una crescita rispettivamente del 6% e del 13%, la forza lavoro diretta si presenta in aumento, almeno per i cantieri più grandi, arrivando dalle 635 unità del 2002 alle 700 del 2003 (+10,7%) ed alle 760 del 2004 (+9%); tale dinamica si mantiene, invece, stabile per i cantieri minori. Lo stesso vale per il fatturato, cresciuto del 12% dal 2002 al 2003 (da 62.100 a 70.750 €) e del 31% dal 2003 al 2004; valore da raddoppiare se si considera anche il giro d'affari dei 60 cantieri minori. La produttività per addetto rimane, tuttavia, largamente inferiore a quella media del settore. Gli operatori del comparto ritengono particolarmente arduo fare una stima delle persone occupate nell'indotto sviluppato da queste officine - si stimano almeno altre 500 persone - poiché gli addetti complessivi variano marcatamente a seconda della disponibilità di nuove commesse.

I provveditori ed appaltatori navali

La categoria comprende tutti gli operatori che forniscono alle altre categorie portuali attrezzature e materiali, viveri e vettovaglie, carburanti e bunkeraggi utili per la loro operatività o quella delle imbarcazioni. Essi non necessariamente producono tali beni ed infatti la categoria comprende anche veri e propri esercizi commerciali localizzati in prossimità della cinta portuale napoletana o all'interno, previa autorizzazione dell'AP. A motivo di ciò non è del tutto agevole arrivare ad una stima dei provveditori che operano in funzione del porto o sono ad esso strumentali; vale a dire che dipendono dalle commesse provenienti da altri operatori portuali, ma la loro presenza non è indispensabile al buon funzionamento del porto stesso.

L'Annuario Marittimo segnala la presenza di 16 aziende, quasi tutte assegnatarie di una licenza da parte dell'AP, che offrono i vari suddetti prodotti. La Luise Catering è una delle 6 imprese che, presente dal 1970, svolge attività di fornitura di viveri a bordo delle navi che attraccano a Napoli; occupa 9 persone. La Trader Sas (4 addetti), invece, è una società che fornisce carburante e lubrificante alle navi che attraccano in vari porti italiani, compreso quello di Napoli. Essa si rapporta alle compagnie petrolifere che hanno propri stabilimenti-cisterna nell'ambito del territorio portuale, come la Esso, Kuwait e la IP. Queste compagnie vendono poi il prodotto alla Trader sas, Sud Petroli ed alle altre 4 società locali del sub-comparto, che a loro volta rivendono il prodotto agli armatori. Garolla srl e la Sarda Bunkers spa, invece, si occupano solo del trasporto del *bunker* con bettoline.

Incluso le 6-8 aziende che forniscono accessori ai cantieri ed alle ditte di ormeggio, il settore occupa circa una sessantina di persone in pianta stabile. L'andamento del comparto è buono rispetto agli anni passati perché attraccano più navi in porto; dunque, c'è la tendenza, anche per comodità, ad accrescere la domanda verso i provveditori locali.

I corrieri, gli spedizionieri e gli autotrasportatori

La presenza delle suddette categorie è più strumentale che funzionale alla presenza di un porto. Esse, vale a dire, sono clienti degli altri operatori portuali preoccupandosi di fornire l'ingegneria organizzativa - gli spedizionieri -, i depositi ed i veicoli per la distribuzione - i corrieri -, i tir ed altri mezzi pesanti adibiti anzitutto ai container - gli autotrasportatori -. In virtù di ciò, tra le migliaia di operatori grandi, medi, piccoli e piccolissimi - i padroncini - che caratterizzano il settore, solo una piccola parte opera precipuamente od esclusivamente col porto. Essendo le merci in buona parte trasportate via mare, ciò non toglie che anche chi non opera direttamente col porto può trarre beneficio dalla sua presenza.

Le suddette categorie, peraltro, si trovano al centro di un grosso processo di riorganizzazione e concentrazione che vede la progressiva espulsione degli operatori più piccoli²⁰ e la trasformazione di quelli residuali in interlocutori in grado di offrire pacchetti integrati di servizi logistici che semplificano le esigenze dei richiedenti: il *Multimodal Transport Operator*. La presenza di MTO, invece, può essere considerata funzionale al porto in quanto consente alle imprese clienti di aumentare la propria competitività nei confronti dei concorrenti stranieri. Sono pochi, tuttavia, gli operatori MTO effettivamente presenti nella cinta portuale napoletana (Saima Avandero, Coe Clerici, Castelletti e Ambrosetti); ancora meno, probabilmente, quelli attualmente in grado di avallare il necessario salto qualitativo.

²⁰ La media nazionale dei dipendenti per azienda delle suddette categorie ammonta a 6,13 unità. Se si esclude la presenza di alcuni grandi gruppi, il settore è costituito da un foltissimo gruppo di piccole o piccolissime aziende a carattere familiare, con una media di 2-4 addetti, il cui proprietario/imprenditore si preoccupa di organizzare tutte le operazioni per conto del cliente.

Per risalire agli spedizionieri non doganali, i corrieri e gli autotrasportatori locali che operano principalmente od esclusivamente in ragione della presenza del Porto, si è ricorso alle stime dell'Associazione Campana di categoria - l'ACCSEA -; che pur tuttavia raccoglie solo una parte degli imprenditori della categoria. Tali stime sono state, quindi, corroborate con quelle derivanti dai database presenti nell'Annuario Marittimo ed in Porti&Diporti giacché solo gli imprenditori interessati a lavorare in funzione di altre categorie portuali hanno motivo di pubblicizzare il loro nome a pagamento sulle riviste specializzate del settore. In sintesi, stimiamo che operino direttamente col porto, duplicazioni escluse di chi compie più attività, circa 60 spedizionieri, 50 corrieri ed almeno 200 autotrasportatori (incluso una decina di aziende che si dedicano al trasferimento dei croceristi dal porto alle destinazioni turistiche limitrofe e viceversa), per un totale di 1.600 addetti. Solo una quota parte di tali addetti e del relativo fatturato, tuttavia, può essere imputata alla diretta operatività col Porto: il 35-40%, secondo le stime dell'ACCSEA.

Il diportismo

Il diporto concerne tutto ciò che riguarda la nautica e motonautica; dalla produzione di natanti a quella degli accessori, motori inclusi nonché i servizi tecnico-nautici, portuali ed accessori ad esso inerenti. La Legge n. 50/71 definisce la navigazione da diporto “quella effettuata a scopi sportivi o ricreativi dai quali esuli il fine di lucro”.²¹ In relazione all'attività lucrativa, il legislatore ha rivisto i principi stabiliti tenuto conto che sull'impiego del naviglio da diporto era sorto un vero e proprio mercato, senza regole, con riflessi economici non indifferenti anche per il turismo.

Il comparto non può essere considerato come direttamente collegato alla struttura portuale, non a caso esistono porti da diporto appositi ed è solo marginalmente legato ad alcune categorie di operatori presenti nel porto. Ciò nonostante va menzionato perché la domanda ed offerta di “diportismo” rientrano nell'ambito delle competenze dell'AP e in un certo senso stimolano e sono a loro volta stimolate dalla presenza di produttori di altri servizi inerenti il porto in senso lato; grazie alla diffusione di competenze e conoscenze a livello orizzontale.

Nello specifico dell'area napoletana, la domanda di posti barca supera le 5.000 richieste contro i 2.500 posti attualmente disponibili. L'AP ha definito, allo scopo, un piano che mira a riordinare e potenziare la dotazione infrastrutturale creando le sinergie necessarie a soddisfare tale domanda. Si tratta di un programma che coinvolge l'intera linea di costa di competenza (da La Pietra a Pietrarsa) dell'AP e che prevede in città tre nuovi porti turistici - Vigliena, Molosiglio, Bagnoli - oltre la riqualificazione di quelli esistenti.

L'attenzione dell'AP nei confronti del diportismo è motivata non solo dalla necessità di rispondere alla richiesta di posti barca proveniente da un mercato tra i più variegati (dai grandi *yacht*, alle imbarcazioni di piccole dimensioni), ma anche dalla consapevolezza che tale settore presenta elevati valori di moltiplicazione del reddito e dell'occupazione (v. parte 1) che trovano terreno fertile a livello locale data la corposa presenza di due forti comparti industriali: le riparazioni navali e la produzione di imbarcazioni da diporto. In Italia il settore si caratterizza per consistenti commesse provenienti dall'estero, specie per ciò che concerne grandi navi da crociera e traghetti passeggeri, *superyacht*, componentistica e tecnologie. Basti pensare che il 57% della produzione nazionale del comparto nautico è destinato all'esportazione.

²¹ Sono denominate *unità da diporto* le costruzioni destinate alla navigazione da diporto; *nave da diporto* ogni costruzione per la navigazione da diporto con lunghezza superiore a 24 metri; *imbarcazione da diporto* ogni unità destinata alla navigazione da diporto con lunghezza tra i 10 e 24 mt; *natante da diporto* le unità da diporto con lunghezza inferiore a 10 mt indipendentemente dal tipo di propulsione.

Anche per Napoli e Provincia la cantieristica da diporto rappresenta un dinamico settore produttivo composto da 334 aziende ed un notevole indotto collegato alla costruzione di natanti per complessivi 3.000 occupati. I cantieri principali, aderenti all'Associazione di categoria UCINA, sono 22, con una media di 25 addetti per azienda ed un volume d'affari che si aggira sui 1.800.000/2.000.000 di € l'anno.

Non va dimenticato, ad ogni modo, il rilevante apporto dei provveditori di accessori e prodotti per imbarcazioni da diporto; sebbene essi siano solitamente esercizi commerciali di rivendita. Cose di Mare srl, OVEN, Gamar, Ideamare... impiegano mediamente dai 10-15 addetti ciascuna e si occupano anche di fornire direttamente i cantieri nautici. Solo una quota parte di quest'ultima componente, circa una ventina di aziende, è stata considerata come attinente alle consistenze quantitative, giacché funzionale all'operatività portuale.

Le categorie minori

L'elenco presentato non può considerarsi esaustivo delle consistenze quantitative che ruotano attorno al porto di Napoli. Altre categorie minori tendono a sfuggire alle rilevazioni; tra esse, ad es., la vigilanza privata ed altro personale residuale che lavora come committente per le aziende o gli esercizi commerciali presenti nella cinta portuale (in qualità di servizi di pulizia, facchinaggio, parcheggiatori e così via). Una stima approssimativa di questi ultimi lascia credere che si tratti di un complesso di persone compreso tra le 80 e 100 unità, con un fatturato medio per addetto di 70-90.000 €.

Sfuggono alle rilevazioni anche il numero di addetti e fatturato che il sistema portuale garantisce ad altre categorie di operatori non direttamente funzionali ad esso o, comunque, alquanto slegate; è questo, ad es., il caso di banche, assicurazioni ad altri enti di natura finanziaria che operano con le imprese portuali (dall'esterno della cinta portuale). Si trascura, ovviamente, il peso delle imprese che operano in modo sommerso o semisommerso nell'ambito della *shadow economy*. All'opposto, per ovvi motivi, non si considerano nel comparto la decina di *stabilimenti balneari* assegnatari di una licenza dell'AP.

A conclusione di questo lungo elenco, tenuto conto delle avvertenze espresse, di seguito si propone (v. Tabella 22) per ciascuna categoria un quadro unitario sulla stima del numero degli addetti che lavorano nella o per la struttura portuale, del relativo fatturato e della forma giuridica delle aziende. Si ricorda che per molte categorie, sia pubbliche (Ipsema, Carabinieri, Polizia di Stato...) sia private (rimorchiatori, armatori, consolidatori, provveditori, autotrasportatori e corrieri, diportismo...) sono state considerate delle quote parte. Si precisa, altresì, che per la stima del fatturato in alcuni casi si è ricorso agli indicatori generali del CENSIS già presentati, in altri a quelli dichiarati dalle stesse imprese o da imprese concorrenti analoghe. Ne consegue che, non trattandosi di un censimento puntuale, il margine di variabilità è alquanto ampio.

La tabella non contiene il numero assoluto delle imprese perché ritenuto poco omogeneo; dunque significativo. Si passa, infatti, dai casi di concessioni monopolistiche, per i servizi tecnico-nautici e parte di quelli portuali, generali ed accessori, per giungere a valori solamente stimati laddove la presenza del porto contribuisce solo in parte alla determinazione del fatturato complessivo aziendale (come per i corrieri ed autotrasportatori o il diportismo). Eventuali dettagli sulla composizione strutturale di una categoria, ad ogni modo, sono contenuti nelle relative già discusse sezioni.

Dai valori finali riportati, tralasciati i servizi tecnico-nautici, a prima vista emerge che i servizi portuali, generali ed accessori si caratterizzano per il fondamentale "peso" che in esso detengono i terminalisti merci. Peraltro, i vari terminali dichiarano, in termini di produttività e valore aggiunto per addetto, dei valori molto differenti tra loro.

Al riguardo dei servizi istituzionali e pubblici, invece, spicca il peso esercitato dall'Ipsema, che tende ad alterare la media della sezione. Ancora, per i servizi imprenditoriali, i valori complessivi di addetti e fatturato sono marcatamente influenzati dal ruolo svolto dagli armatori; in maniera anche più netta di quanto i terminalisti "pesino" sui servizi generali ed accessori. Ciò spiega anche il motivo dell'elevato fatturato attribuibile all'Ipsema che, come già detto, ha nel Porto di Napoli il principale bacino di interesse per la sua attività previdenziale.

Tab. 22 – Consistenza degli operatori del Porto di Napoli (2008)

<i>Tipologia attività</i>	<i>addetti</i>	<i>Fatturato (migliaia di €)</i>
<i>Servizi tecnico-nautici e portuali</i>	155	24.470
Ormeggiatori & battellieri	35	5.840
Pilotaggio	20	3.440
Rimorchiatori	100	15.190
<i>Servizi generali ed accessori</i>	1.805	190.800
Movimentazioni interne al porto	15	
Agenzia fornitura lavoro temporaneo	110	6.000
Manovre ferroviarie	22	1.500
Servizio idrico	13	2.250
Degasificazione	50	2.500
Servizi ecologici portuali	20	1.250
Servizi ecologici bordo navi	18	2.500
Terminal contenitori	347	31.500
Altri terminal	550	64.000
Imprese depositi/magazzinaggio	130	24.220
Terminal crocieristico	115	6.000
Studi consulenza navale	40	4.680
Commissari avarie	55	6.080
Fumigazione	30	3.000
Palombari/sommozzatori	50	4.000
Demolizioni navali/costruz.	90	9.470
Esercizi commerciali	100	17.190
Scuole ed istituti privati	30	1.660
Altro (editoria...)	20	3.000
<i>Servizi istituzionali</i>	840	164.650
Autorità	130	14.900
Vigilio del fuoco	60	6.100
Capitaneria di Porto	230	23.210
Carabinieri	50	9.000
Polizia di Stato	50	9.000
Guardia Finanza	100	10.200
Agenzia delle Dogane	60	7.500
Ipsema	82	75.000
Servizio sanitario e veterinario	30	3.000
Attività certificazione	18	3.440

Altri (VVUU, CCIAA...)	30	3.300
Servizi imprenditoriali	5.500	1.651.500
Spedizionieri/case di spedizioni doganali	720	110.000
Raccomandatori marittimi	360	52.500
Mediatori marittimi	70	10.400
Broker assicurativi	130	22.400
Armatori	2.200	1.230.000
Consolidatori marittimi	20	3.800
Cantieristica	1.400	162.400
Provveditori/appaltatori navali	60	10.500
Corrieri-autotrasportatori	500	45.000
Diportismo	40	4.500
Altre categorie minori	90	720
Totale complessivo (produttività media 243.000 €/addetto)	8.390	2.032.140

Fonte: ns. elaborazione.

In sintesi, come probabilmente atteso, gli armatori ed i terminalisti costituiscono il nerbo della struttura portuale napoletana; non altrettanto può dirsi per la cantieristica, che mantiene una posizione di rilevanza solo da un versante occupazionale. Nonostante la riconosciuta professionalità e competenza, invece, per le loro difficoltà ad evolversi in MTO o CTO, le figure di intermediazione (spedizionieri, mediatori e *broker*) appaiono più categorie a “a traino” delle citate, che elemento di loro attrazione. Si tratta di una prima considerazione, da approfondire e ponderare con attenzione, propedeutica ad ogni piano di espansione e sviluppo, interno od esterno, del porto.

A mero titolo indicativo, poiché come ampiamente spiegato sono parzialmente differenti i criteri sottesi alla metodologia di computo, di seguito (Tabella 23) si riporta l’andamento dell’occupazione registrato dall’AP nell’ultimo lustro e la composizione delle relative attività al 2005.

Tab. 23 – Unità lavorative dirette del Porto di Napoli

Anno	Occupati	Var %
2001	3.678	14,6
2002	4.216	7,6
2003	4.536	1,4
2004	4.599	3,6
2005	4.765	-

Fonte: elaborazione su dati Autorità Portuale, 2006.

Al rilevante costante aumento del numero degli addetti si accompagna una corrispondente, più che proporzionale, crescita del fatturato (Tabella 24).

Tab. 24 – Fatturato aggregato del Porto di Napoli (€ * 000)

<i>Anno</i>	<i>Fatturato</i>	<i>Var %</i>
2001	406.241	10,2
2002	447.524	13,4
2003	507.662	4,9
2004	532.323	23,1
2005	655.291	-

Fonte: *elaborazione su dati Autorità Portuale, 2006.*

3.3 Il ruolo della ricerca nel Sistema Mare

Nell'ambito dell'inquadramento tecnologico del presente Rapporto si è, altresì, tenuto conto di aspetti connessi al ruolo della ricerca nell'ambito del Sistema dell'Economia del Mare. Le attività di ricerca, innovazione e sviluppo nel settore Mare sono oggi considerate da molti Paesi di carattere strategico, sia dal punto di vista scientifico che economico. L'ambiente marino costituisce, infatti, i due terzi del nostro pianeta e rappresenta un potenziale enorme per il benessere dei suoi abitanti, visto che le sue risorse sono alla base di numerose attività economiche. Tuttavia, tenendo conto dello sviluppo dell'economia e della concorrenza mondiale è ormai evidente che le attività umane esercitano una forte pressione sull'ambiente marino e minacciano la sostenibilità delle sue risorse.

Scienza e Tecnologia forniscono una delle chiavi per conciliare la promozione della crescita economica sostenibile nelle attività legate al mare e la conservazione dell'ambiente. In un mercato globale liberalizzato, la competitività delle economie sviluppate, deriva dalla loro capacità di creare merci e servizi a valore aggiunto basati sulla conoscenza.

La conoscenza e l'innovazione del settore marino richiedono necessariamente un approccio integrato. Per risolvere questioni complesse e trovare soluzioni coerenti con l'obiettivo di sfruttare pienamente il potenziale economico dei mari, nell'ambito di un approccio basato sull'uso sostenibile degli ecosistemi, è necessaria una ricerca europea integrata e dinamica.

L'Unione Europea, con circa il 40% del proprio prodotto interno lordo (GDP) dovuto alle regioni costiere e un'economia marittima che si attesta attorno al 3-5% del GDP, ha delineato il proprio quadro di gestione, gli obiettivi e gli strumenti nel settore delle scienze del mare e delle attività marittime, adottando nel dicembre del 2007 una *Politica Marittima Integrata (Integrated Maritime Policy)*, detta *Libro Blu*, espone la consapevolezza del fatto che i mari e le coste sono essenziali per il benessere e la prosperità dell'Europa in quanto costituiscono vie commerciali, regolatori del clima, fonti di risorse ittiche, energetiche e di materiali, oltre ad essere luoghi residenziali e ricreativi per le popolazioni. Tuttavia, sottolinea come in Europa l'antropizzazione del mare sia più che mai intensa e manifesti allarmanti segnali di degrado ambientale, in un contesto di cambiamenti climatici e di rapida globalizzazione.

Da ciò deriva la necessità di porre rapidamente in essere una politica marittima integrata per rafforzare “la capacità dell'Europa di far fronte alle sfide della globalizzazione e della competitività, al cambiamento climatico, al degrado dell'ambiente marino, alla sicurezza marittima nonché alla sicurezza e alla sostenibilità dell'approvvigionamento energetico”. Politica che “deve basarsi sull'eccellenza nella ricerca, nella tecnologia e nell'innovazione in campo marittimo e tener conto dell'agenda di Lisbona per la crescita e l'occupazione e dell'agenda di Göteborg per lo sviluppo sostenibile”.

L'Italia, con i suoi 8.000 km di coste, l'eccellenza della sua tradizione marinara, la sua peculiare posizione nel Mediterraneo, e l'ampiezza delle proprie attività industriali e di ricerca, è pertanto legata inscindibilmente al mare. In questo contesto i cantieri navali e il trasporto marittimo, i porti e la pesca restano le attività marittime di base, e il turismo costiero e marittimo costituiscono sempre più significative fonti di reddito per la nazione.

L'Italia, perciò, sembra essere pienamente titolata a svolgere un ruolo leader nella definizione e nell'attuazione delle politiche afferenti al *Libro Blu*, con particolare attenzione allo sviluppo progressivo di una politica marittima che coinvolga in maniera egualitaria tutti i Paesi mediterranei.

La ricerca per il mare in Italia

Il Cluster del mare è formato dall'insieme dei comparti dei trasporti marittimi, delle attività di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti, della cantieristica navale, della cantieristica delle imbarcazioni da diporto, della pesca, delle Capitanerie di porto, delle Autorità portuali. Il cluster marittimo europeo ha maturato una esperienza ultra-decennale di sinergismi, recentemente sostanziata con la costituzione della Waterborne Technology Platform, organismo che, messe a fattore le esigenze di tutti gli attori, agisce come interfaccia tecnica della Commissione Europea nell'implementazione delle priorità di ricerca, sviluppo ed innovazione del settore.

L'industria italiana del settore del marittimo, forte dell'esperienza europea da essa coordinata nelle sue fasi iniziali, ha promosso un analogo approccio a livello nazionale con la creazione della Piattaforma Tecnologica Marittima Nazionale (PTNM), che sta operando per la messa a sistema dei significativi investimenti, privati e pubblici:

- 1.500÷1.800 ricercatori del settore navale-nautico, privato e pubblico (quest'ultimo con punti di eccellenza mondiale nell'INSEAN, CNR ed ENEA, oltre ad un qualificato coinvolgimento delle Università);
- fino a 150 M€ anno di investimenti industriali in ricerca e innovazione, di cui un terzo in ricerca e sviluppo ed indici di cooperazione tra imprese e istituzioni scientifiche ai massimi livelli europei.

Il settore della ricerca marina comprende diversi Enti di Ricerca Pubblici (CNR, OGS, INGV, ENEA, ISPRA, Stazione Zoologica) e Consorzi Interuniversitari (CoNISMa, CoRiLa, CINFAI) con oltre 1000 addetti. Nonostante una frammentazione delle attività che ha sinora reso difficile la realizzazione di azioni complessive a carattere strategico, questo settore esprime eccellenza scientifica e leadership nella conoscenza del Mar Mediterraneo. Questa merita di essere adeguatamente valorizzata nell'interesse del sistema-Paese e per la riaffermazione del ruolo politico-economico dell'Italia nello scenario mediterraneo, anche alla luce delle recenti iniziative coordinate da Ifremer che hanno prodotto la "Dichiarazione di Tolone" di novembre 2007 e del "Appello di Roma per il Mediterraneo" lanciato da Prodi-Sarkozy-Zapatero a dicembre 2007.

La ricerca sulla pesca in Italia è svolta principalmente da Enti Pubblici come CNR ed ISPRA, nonché da Università, Cooperative di Ricerca e Enti Locali. I risultati della ricerca sono diretti al miglioramento della gestione delle risorse del Mediterraneo, e a questo scopo sono state istituite la General Fisheries Commission for the Mediterranean (GFCM) e il suo Scientific Advisory Committee (SAC), organismi che riuniscono tutti i paesi rivieraschi del mediterraneo e all'interno dei quali l'Italia gioca un ruolo importante.

Tecnologie marittime

L'industria marittima italiana, costituita da tutti gli operatori che direttamente o indirettamente compongono il sistema di trasporto per le vie d'acqua ed al turismo navale e nautico, ha acquisito importanti posizioni di leadership tecnologica che necessitano di uno sforzo continuativo di investimenti sia, in ottica di breve periodo, in innovazione continua dei prodotti, processi e servizi, sia, in un'ottica di maggior respiro, in ricerca di nuove prospettive tecnologiche capaci di tradursi domani in soluzioni d'avanguardia per rispondere alle sfide poste dal mercato e dalla società.

Nello specifico, l'analisi sviluppata dall'industria nazionale insieme al sistema pubblico della ricerca coinvolto sui temi marittimi, ha condotto ad identificare, in piena sintonia con le analoghe attività svolte a livello europeo dalla *Waterborne Technology Platform* voluta dalla Commissione Europea, il seguente scenario di riferimento:

- in tema di sicurezza delle unità navali e nautiche è indispensabile rendere disponibili strumenti basati su criteri di analisi di rischio ad elevata flessibilità applicativa, in modo da superare le rigidità degli attuali strumenti prescrittivi e permettere una più veloce capacità di innovazione di prodotto ed una più oggettiva definizione delle caratteristiche di sopravvivenza dei mezzi nel ciclo di vita;
- relativamente alla sicurezza del sistema di trasporto da eventi esterni (*security*) - in particolare critica in considerazione dell'elevata densità di persone e merci nei mezzi navali - è indispensabile procedere ad adattare al contesto marittimo le metodologie progettuali e le procedure operative oggi applicate solo nell'ambito militare, per ridurre la vulnerabilità della catena del trasporto marittimo commerciale e turistico nei confronti di incidenti-terrorismo-pirateria;
- in materia di ambiente, è necessario consolidare le già ottime performance del sistema di trasporto marittimo attraverso lo sviluppo mirato di tecnologie adatte a ridurre ulteriormente l'impatto ambientale sia in termini di emissioni in aria e in mare, sia relativamente all'inquinamento acustico ed alla formazione di onda; in particolare è necessario sviluppare tecnologie specifiche per estendere gli interventi sul naviglio esistente, ed in prospettiva per preparare l'industria marittima italiana ad affrontare la "post hydrocarbon era";
- relativamente alla accettazione sociale del trasporto marittimo è fondamentale, insieme allo sviluppo delle tecnologie ambientali, l'ottenimento di livelli crescenti di comfort in relazione alla sempre maggiore attenzione alla qualità della vita a bordo di passeggeri ed equipaggio, anche in considerazione del fatto che il comfort percepito è un primario elemento competitivo per il prodotto nazionale;
- in materia di capacità di trasporto, avendo presente che a livello mondiale il trasporto marittimo aumenta in misura doppia della crescita del PIL, è necessario sviluppare tecnologie atte a permettere significativi incrementi di efficienza del sistema, al fine di permettere all'Italia, che non può affrontare questo mutamento aumentando significativamente le proprie infrastrutture portuali e logistiche, di incrementare comunque il proprio ruolo di piattaforma di interfaccia terra-mare dell'Europa nel Mediterraneo;
- relativamente al mantenimento del livello competitivo dell'industria nazionale, basato sulla capacità nazionale di produrre mezzi navali e componenti sempre collocati sulla frontiera tecnologica, oltre che peculiari per qualità stilistica e rispondenza alle necessità del mercato, è necessario mantenere elevato l'investimento in termini di ricerca di materiali, processi e componenti sempre innovativi, in termini di prestazioni, estetica, sostenibilità ambientale.

Tecnologie della pesca sostenibile

L'Italia riveste un ruolo importante nell'ambito dello sfruttamento delle risorse ittiche del Mare Mediterraneo come dimostrano la consistenza della flotta da pesca e dei volumi del pescato (entrambi al primo posto in Mediterraneo) ed il conseguente impatto del settore sull'economia nazionale e sul numero di addetti diretti od indiretti.

Il settore deve sviluppare la capacità di coniugare efficacemente nozioni empiriche e conoscenze scientifico-tecnologiche assai avanzate, per fronteggiare la sfida competitiva che ne può garantire il futuro sviluppo economico nel rispetto degli irrinunciabili principi di sicurezza della vita in mare e di rispetto e protezione dell'ambiente marino.

Tenendo presente che una corretta e non invasiva identificazione del potenziale produttivo delle aree di pesca e della sua sostenibilità costituisce il fondamentale elemento informativo per l'esercizio della pesca, è necessario ottimizzare metodi di raccolta ed analisi dei dati, modelli quantitativi di previsione e tecnologie per lo sfruttamento razionale, sostenibile e sicuro delle risorse ittiche. In particolare, dato che variazioni nelle condizioni ambientali influiscono la distribuzione, abbondanza, vulnerabilità e probabilità di catture di specie ittiche, è necessario creare le condizioni per poter simulare e prevedere, in maniera affidabile, la variabilità delle

popolazioni ittiche. La comunità scientifica può oggi avvantaggiarsi di indicatori ambientali relativi all'ecologia riproduttiva e alimentare delle specie ittiche, pervenendo ad un modello di previsione temporale potenziale produttivo delle area di pesca nel tempo.

In sintesi, il settore necessita di un approccio integrato costituito da un sistema di monitoraggio, registrazione, analisi e previsione dei diversi indicatori ambientali da utilizzare per la gestione delle risorse pescabili e di tecnologie abilitanti una pesca sostenibile e la massima sicurezza e condizioni di lavoro a bordo delle imbarcazioni professionali (tema che si riallaccia sinergicamente all'area di intervento sulle Tecnologie marittime).

Tecnologie per la gestione sostenibile della fascia costiera

Circa il 60% della popolazione mondiale vive ad una distanza di meno di 50 km dalla costa. Questa fascia di terra è molto produttiva sia dal punto di vista economico che ambientale ma per questa ragione è anche molto sensibile e vulnerabile; molteplici fattori minacciano, infatti, l'equilibrio dell'ecosistema costiero: erosione costiera, inquinamento, eutrofizzazione, sfruttamento non sostenibile della pesca, urbanizzazione, turismo.

Per queste ragioni, oggi, il maggiore obiettivo della comunità internazionale è individuare le condizioni per un uso sostenibile della risorse ambientali costiere affinché le future generazioni possano continuare a usufruire dei prodotti che da questa derivano. In Italia ed in tutta l'area Mediterranea, la fascia costiera ha un importanza socio-economica fondamentale sottoposta a rischi ambientali tra cui quelli:

- indotti dai cambiamenti climatici, dall'aumento del livello del mare e dai processi di erosione costiera;
- legati al deterioramento degli "habitat" naturali ed ai cambiamenti della biodiversità;
- relativi ai processi di eutrofizzazione e comparsa di alghe tossiche;
- legati all'inquinamento delle acque sia da apporto fluviale, acque sotterranee, scarichi fognari, versamenti di petrolio o di sostanze chimiche in mare, o altri rilasci dovuti ad attività produttive quali la maricoltura;
- legati alla morfologia dei fondali marini in prossimità della costa, soprattutto in relazione alla possibile formazione di onde di tsunami in conseguenza di frane sottomarine o eventi sismici.

La sorveglianza di questi fenomeni insieme alla comprensione dei processi che li regolano sono il pre-requisito essenziale per lo sviluppo sostenibile della fascia costiera. Ciò implica lo sviluppo di un sistema avanzato di monitoraggio della fascia costiera accompagnato dallo sviluppo di un sistema di preallarme per la gestione del rischio costiero.

È importante sottolineare che dal 1996 le Regioni marittime, in convenzione con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), svolgono un'attività di monitoraggio della qualità degli ambienti marini costieri italiani in collaborazione con le ARPA regionali e/o gli Istituti pubblici di ricerca, usufruendo dei finanziamenti erogati dalla legge 979/82 "Difesa del Mare". Tali programmi proseguiranno anche per il futuro, essendo funzionali all'applicazione della Direttiva Quadro sulle Acque (2000/60/EC, recepita con legge 152/2006), e necessari quindi per la classificazione dello stato ambientale dei corpi idrici e per l'avvio dell'attività di pianificazione (tutela e/o risanamento), come richiesto da detta Direttiva. La rete di monitoraggio si estende in modo omogeneo lungo l'intera fascia costiera e i dati raccolti confluiscono nella banca dati SI.DI.MAR. (Sistema Informativo Difesa Mare) del MATTM.

Ogni ulteriore sviluppo o integrazione del sistema di monitoraggio della fascia costiera deve pertanto tener conto di questo quadro di riferimento. In questo quadro va sottolineata la necessità di sviluppare le infrastrutture esistenti (le rete di boe meteo-oceanografiche costiere, gli osservatori di mare aperto della rete EuroSITES, le reti di radar costieri, i centri di elaborazione di dati satellitari). Questo sviluppo passa necessariamente attraverso *l'impiego di nuove tecnologie abilitanti* che permettano di qualificare, integrare, valorizzare, qualificare e disseminare l'informazione agli utenti finali e allo stesso tempo permettano al sistema di essere economicamente e logisticamente sostenibile.

In una regione come la Campania che conta circa 400 km di coste le problematiche relative allo studio e alla gestione dell'ambiente marino rappresentano due aspetti fondamentali di interazione tra ricerca e compagini socio-economiche. Il nodo Napoli-Portici, anello di congiunzione tra le aree a sud e quelle a nord della penisola, sarà localizzato presso una struttura coperta di circa 500 m² e un parco di circa 5000 m² concesso al CNR in comodato d'uso dal Comune di Portici. Naturalmente questo nodo dovrà collegarsi con le altre istituzioni di ricerca marina già esistenti nell'area napoletana.

Gli ambienti di transizione, quali le coste a falesia e i litorali sabbiosi o ciottolosi e le foci fluviali, sono estremamente sensibili ai cambiamenti delle condizioni al contorno. Infatti, ogni componente ambientale fisica, biotica ed antropica interagisce mutuamente con quella contigua, sia nel tempo sia nello spazio, in risposta ai processi geomorfici e alle modifiche dirette o indotte dall'uomo sul paesaggio marino-costiero, governato da una dinamica non lineare.

Pertanto, qualsiasi azione gestionale o intervento antropico deve essere programmato in un più ampio quadro conoscitivo multidisciplinare ed interdisciplinare dell'ambiente costiero, con particolare attenzione anche alla conoscenza degli aspetti connessi alle caratteristiche geologiche e alla sua evoluzione morfodinamica nel breve, medio e lungo periodo. Ciò soprattutto in considerazione del fatto che l'azione antropica (impatti) è concentrata in aree ristrette, si manifesta in tempi brevi e induce risposte (retroazioni) da parte del sistema marino-costiero che hanno ricadute in zone anche molto distanti dall'area interessata e in modo sfasato nel tempo.

Tra i principali processi costieri responsabili delle variazioni del paesaggio quali l'erosione, senz'altro un ruolo importante è giocato dalle cicliche variazioni climatiche in tempi storici, dallo scarso apporto sedimentario alle foci fluviali e al mare in seguito alla costruzione di dighe e briglie lungo gli alvei, dai fenomeni franosi ed alluvionali, dal prelievo di inerti lungo le aste fluviali, i sistemi di foci e le spiagge, dalla spinta antropizzazione della fascia costiera con la realizzazione di strutture ed infrastrutture permanenti (fabbricati, strade, porti, barriere artificiali).

Questi processi, tra l'altro, hanno anche una ricaduta sulle biocenosi bentoniche, causando il depauperamento di specie vegetali (per esempio, la *Posidonia oceanica* che contrasta l'erosione dei litorali) o anche eduli (molluschi, pesci) oppure favoriscono la colonizzazione del fondo marino da parte di specie alloctone su nuovi substrati secondari di genesi antropica (per esempio, mitili su barriere artificiali). Ne consegue in poco tempo una variazione delle originarie caratteristiche tessiturali, mineralogiche e di colorazione dei sedimenti delle spiagge che, insieme alle altre modifiche fisiche quali l'incremento della pendenza e la riduzione dell'estensione dei litorali, determinano una scarsa qualità ambientale e una diminuzione della loro fruibilità in termini turistico-ricreativi, con perdita di una importante aliquota della risorsa economica regionale oltre che di risorse ambientali spesso ad alta naturalità.

3.4 Analisi sul campo: i risultati

Prima di esporre i risultati emersi dall'analisi dei questionari è opportuno ricordare che dei 25 questionari previsti in fase di progettazione dell'intervento e successivamente somministrati alle imprese prescelte (v. il par. 3.1 sulla Metodologia), 4 sono stati per vari motivi scartati ad una preventiva analisi delle risposte; giacché queste ultime apparse lacunose ed incoerenti tra loro anzitutto per la scarsa disponibilità delle aziende prescelte ad essere intervistate. I questionari effettivamente utilizzati sono, dunque, 21 ripartiti in funzione dell'attività principale dell'impresa come segue:

- 1 armatore,
- 5 cantieri navali,
- 2 riparatori o trasformatori di imbarcazioni,
- 2 officine marittime,
- 2 aziende di navigazione,
- 2 terminalisti che si occupano anche di movimentazione merci e relativo magazzinaggio,
- 3 spedizionieri o case di spedizioni,
- 1 agenzia marittima,
- 1 operatore intermodale,
- 1 agenzia di ormeggio e rimessaggio,
- 1 prestatore di servizi nautici e parti di ricambio.

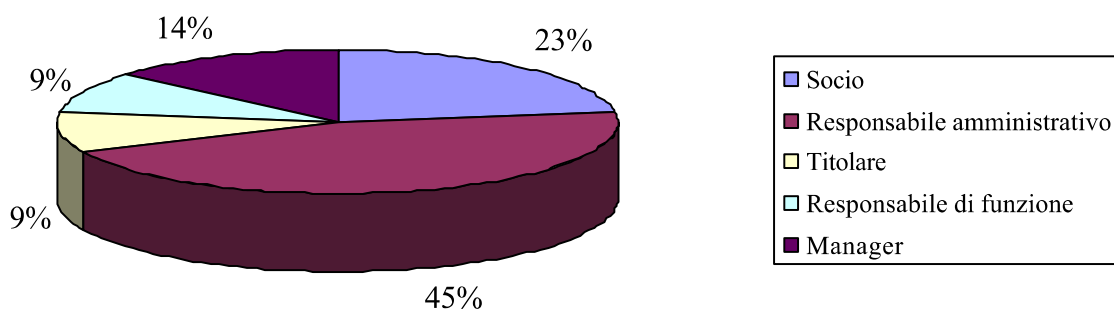
È, altresì, da sottolineare che lo strumento di rilevazione utilizzato, frutto delle sinergie tra il panel di esperti dei due poli Formare ed Arcobaleno, era stato preventivamente testato su 2 imprese del settore dei trasporti locali non incluse nel campione con esito positivo. L'intervista agli imprenditori selezionati è stata realizzata attraverso un colloquio diretto, della durata di circa un'ora, previo preventivo appuntamento da una persona esperta nella somministrazione di questionari.

Il questionario è stato articolato in tre sezioni. La prima parte del questionario concerneva alcune domande sul profilo generale del soggetto intervistato, mentre la seconda mirava ad identificare i fabbisogni di innovazione e di competenze. La terza ed ultima sezione, invece, si concentra sul rilievo attribuito alla formazione *tout court*.

Circa i riscontri ottenuti, è anzitutto da precisare che sebbene il questionario fosse diretto ad essere somministrato direttamente agli imprenditori e/o titolari delle aziende selezionate, in virtù delle tipologie di domande contenute nello stesso, di sovente l'imprenditore ha preferito delegare a terzi il compito di essere sottoposti ad intervista. Solo nel 9,5% dei casi, infatti, è stato l'imprenditore o titolare aziendale a rispondere effettivamente preferendo, nell'altro 90%, delegare a dipendenti o colleghi più informati sullo specifico tema oggetto dell'intervista.

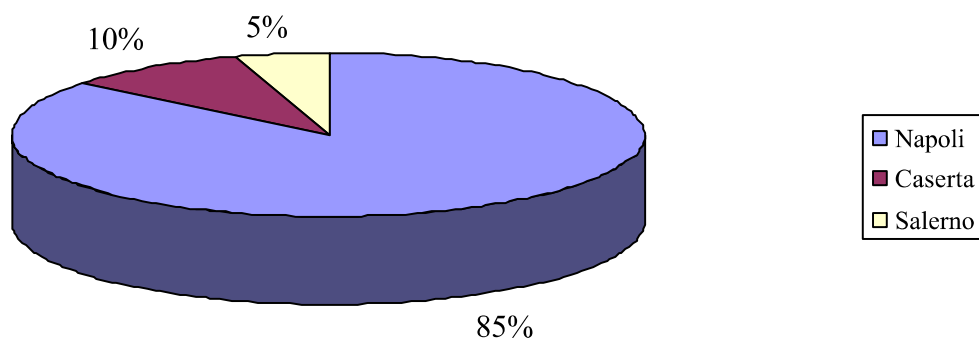
Nello specifico, come evidenziato dal Grafico 1, nel 48% delle volte ha risposto il responsabile amministrativo, nel 24% delle volte un socio, nel 14% un responsabile di funzione (solitamente tecnica o operativa) ed un manager nel 10%.

Graf. 1 - Ruolo intervistato presso l'azienda



A livello di localizzazione territoriale, le imprese considerate nel campione risultano ubicate nella provincia di Napoli per l'85% dei casi, per il 10% in quella di Caserta e per il 5% in quella di Salerno (Grafico 2). Tranne che per il caso di Salerno, dove casualmente risiedono tre delle quattro aziende i cui questionari non sono stati reputati validi, è grossomodo rispettata la rappresentatività numerica regionale descritta quantitativamente nei precedenti capitolo 2 del presente Rapporto.

Graf. 2 - Localizzazione provinciale

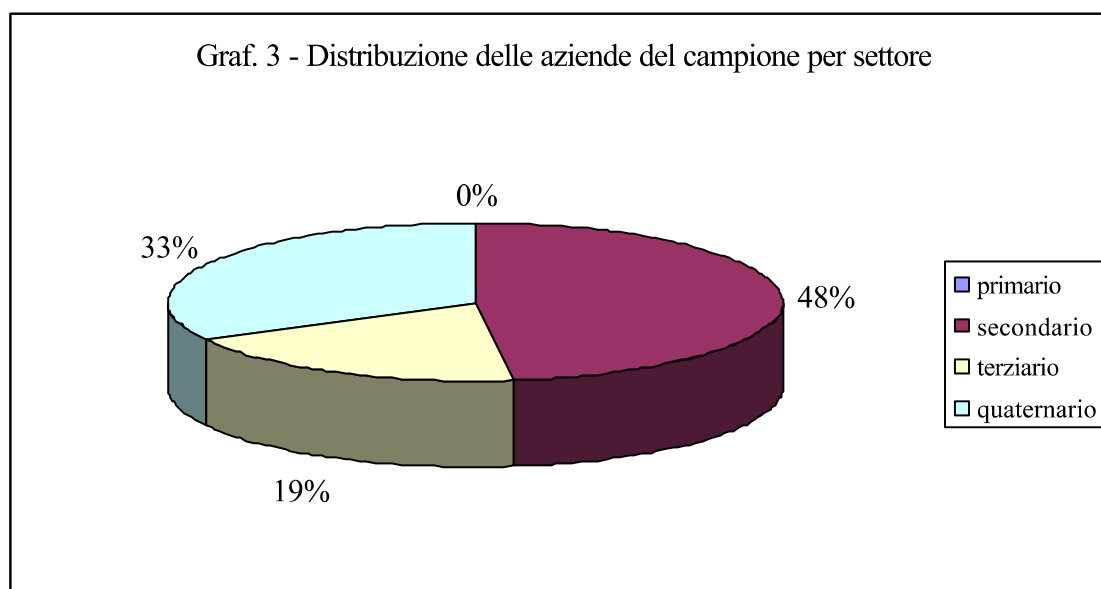


A livello settoriale (Grafico 3), in adesione alla classificazione riportata in precedenza (v. par. 3.1 sulla Metodologia):

- Il 48% delle aziende rientrano nel settore secondario relativo alla cantieristica navale e del diporto (codici Ateco 30.11, 30.12 e 38.31),
- il 19% si colloca nel terziario in senso lato, codici Ateco 50.10, 50.20 e 50.22 relativi ai trasporti marittimi e costieri di merci e persone,
- il 33% nel cosiddetto quaternario (codici 52.10, 52.21, 52.22 e 52.24)

Nessuna azienda rientra nel settore primario; quello che include le attività della pesca diretta e della piscicoltura.

Si tratta di una puntualizzazione importante in quanto, inevitabilmente, come per tutte le indagini empiriche, i riscontri ottenuti nella successiva fase di definizione dei fabbisogni formativi sono stati influenzati dalla composizione del campione; nello specifico con una forte componente di attività di tipo manifatturiero. Aspetto che giustifica anche eventuali divergenze rispetto ai riscontri ottenuti dal Polo Arcobaleno; pur a fronte dell'utilizzo di un'analogia metodologia d'analisi.

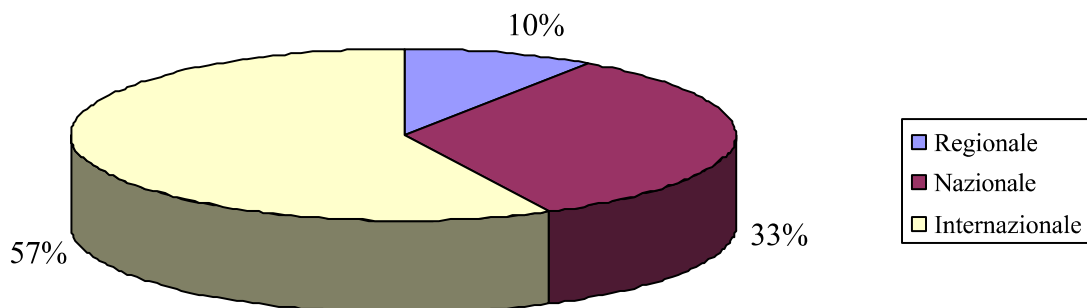


Circa l'area prevalente di operatività (Grafico 4), la maggioranza assoluta, ovvero il 57% del campione, opera su scala internazionale. Risultato alquanto atteso per molte categorie rientranti in un comparto, quale quello marittimo, che da sempre presenta inevitabilmente i più alti tassi di internazionalizzazione.

Il 33% degli intervistati è attivo su scala nazionale ed il residuo 10% (corrispondente alla classificazione "altre attività connesse ai trasporti per via d'acqua") si limita, come prevedibile, ad operare a livello locale o regionale. Varie categorie, in effetti, non possono che operare su scala locale a supporto o come offerenti di servizi complementari ad altri operatori principali; si pensi al caso dei piloti ed ormeggiatori e battellieri oppure ai venditori di servizi di assistenza o ricambi o perfino ai manutentori e riparatori.

Solo in casi alquanto rari queste categorie fanno parte di gruppi operanti su scala internazionale a servizio di più strutture portuali di città e paesi diversi. In sintesi, il giudizio sul grado di apertura internazionale è positivo giacché appare allineato alle attese nonché alle medie statistiche.

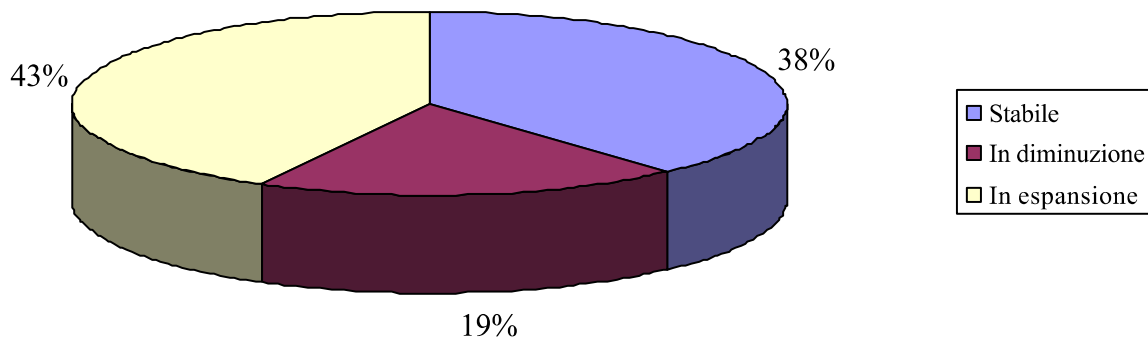
Graf. 4 - Area di mercato di prevalente operatività



Una successiva domanda ha mirato ad indagare la percezione degli andamenti di mercato prospettici da parte di ogni azienda per il proprio specifico comparto di operatività. Il riferimento temporale è quello dell'ultimo lustro.

Come si evince dal Grafico 4.1, la maggioranza relativa delle imprese (43%) ritiene che dal 2005 il mercato sia ancora in espansione nonostante la crisi finanziaria internazionale in essere. Una percentuale superiore a quella delle imprese che crede che il proprio mercato sia in diminuzione (38%) e che conferma l'idea sul procedere della globalizzazione che con l'intensificarsi degli interscambi commerciali tra paesi ed aree rappresenta un'opportunità economica, più che un rischio, per tutti gli operatori dell'economia del mare.

Graf. 4.1 - Andamento del mercato nel quale opera l'azienda (2005-2009)

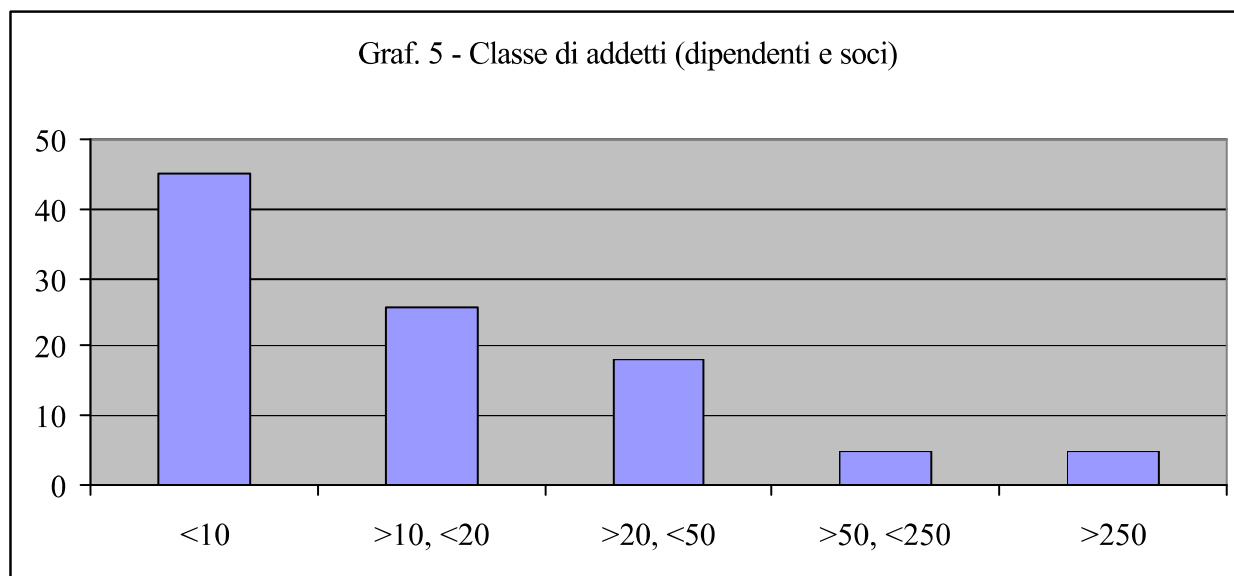


Nello specifico, dai riscontri del questionario emerge anche che il settore della crisi è stato, in effetti, avvertito solo nel biennio 2008-2009; andando ad interrompere un periodo di espansione di più ampia durata. Tra le imprese che dichiarano un quadro negativo vi sono sostanzialmente i cantieri navali che, come ben noto e posto in risalto anche sulla stampa nazionale, sono probabilmente la categoria che maggiormente ha subito l'impatto della crisi.

Una crisi che ha accentuato delle difficoltà già esistenti; come dimostra quanto sta accadendo alla principale impresa nazionale del settore (Fincantieri). Alla luce dello sbilanciamento del campione sul comparto manifatturiero, anche questa valutazione è da giudicare in senso complessivamente favorevole.

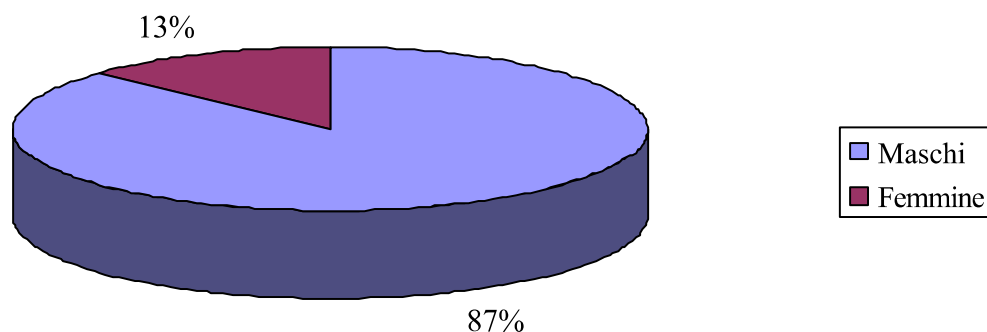
In termini di addetti (Grafico 5), il campione intervistato si compone per il 45% di microimprese con meno di 10 dipendenti e soci stabili; circostanza che non esclude la presenza di dipendenti occasionali a contratto o part-time. Il 27% dichiara tra i 10 e 20 addetti, il 18% da 21 a 50, il 5% da 51 a 99 addetti ed ancora il 5% ha oltre 250 addetti.

Si tratta di percentuali giudicabili sostanzialmente allineate alle medie regionali e nazionali riportate nei capitoli precedenti del presente rapporto. Almeno per le imprese di questo comparto, quindi, potrebbe minimizzarsi l'effetto negativo esercitato da uno degli atavici problemi delle imprese meridionali legato alla loro ridotta dimensione media.



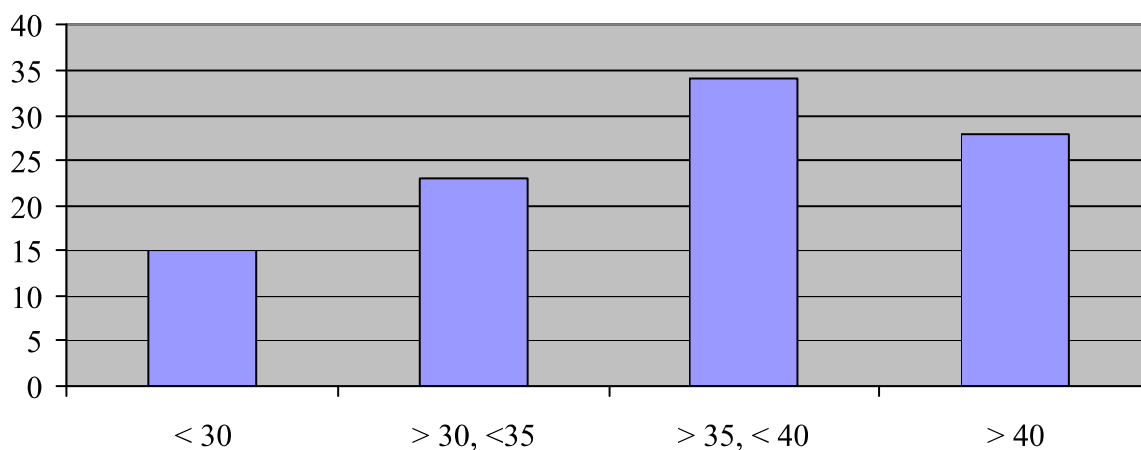
Nel complesso, le aziende del campione assorbono 540 occupati, di cui 70 donne (Grafico 5.1); nel 14% delle aziende vi è una prevalenza di occupati di sesso femminile, mentre nel 30% dei casi la componente del gentil sesso è del tutto assente. Anche questa constatazione appare allineata ai valori medi presenti negli altri settori economici locali tenuto conto che, ovviamente, solo una parte delle attività incluse nel campione è *high-knowledge intensive*.

Graf. 5.1 - Ripartizione per genere



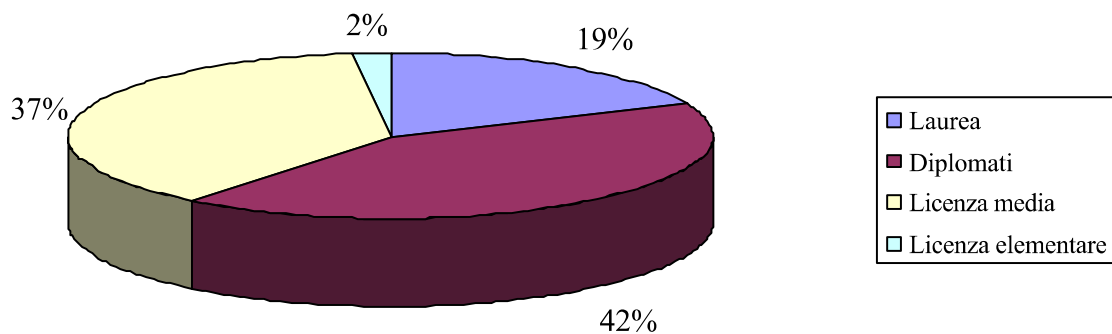
In termini di età media cumulativa, il 15% degli occupati ha meno di 30 anni, il 38% meno di 35 anni ed il 72% meno di 40 anni (Grafico 5.2). Una situazione che conferma l'elevato dinamismo dell'economia del mare, ma non del *turnover* delle relative aziende (v. infra), giacché l'età media appare comunque molto più bassa di quella riscontrabile in altri settori dell'economia..

Graf. 5.2 - Ripartizione per classe d'età



A livello di *education* (Grafico 6), il 19% dei suddetti occupati dichiara il possesso di una laurea, in prevalenza in materie economiche seguita da giurisprudenza, mentre la maggioranza (il 42%) ha almeno un diploma di istruzione secondaria. Se il numero di laureati è relativamente alto in considerazione delle crescenti competenze e specializzazioni richieste dalle aziende che operano nell'economia del mare ai propri dipendenti è, altresì, ancora elevata la percentuale di occupati con licenza media (37%). Il 2% dichiara la sola licenza elementare.

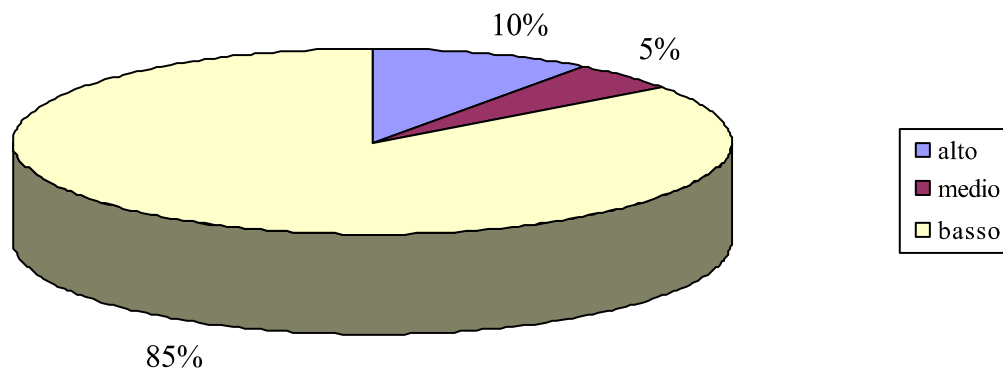
Graf. 6 - Addetti per titolo di studio



È da precisare che ben il 30% delle aziende manifesta l'assenza di laureati nel loro organico, così come nel 21% casi non vi sono diplomatici e nel 55% vi sono solo laureati e diplomatici. Il 10% delle aziende dichiara un organico che presenta né laureati né diplomatici.

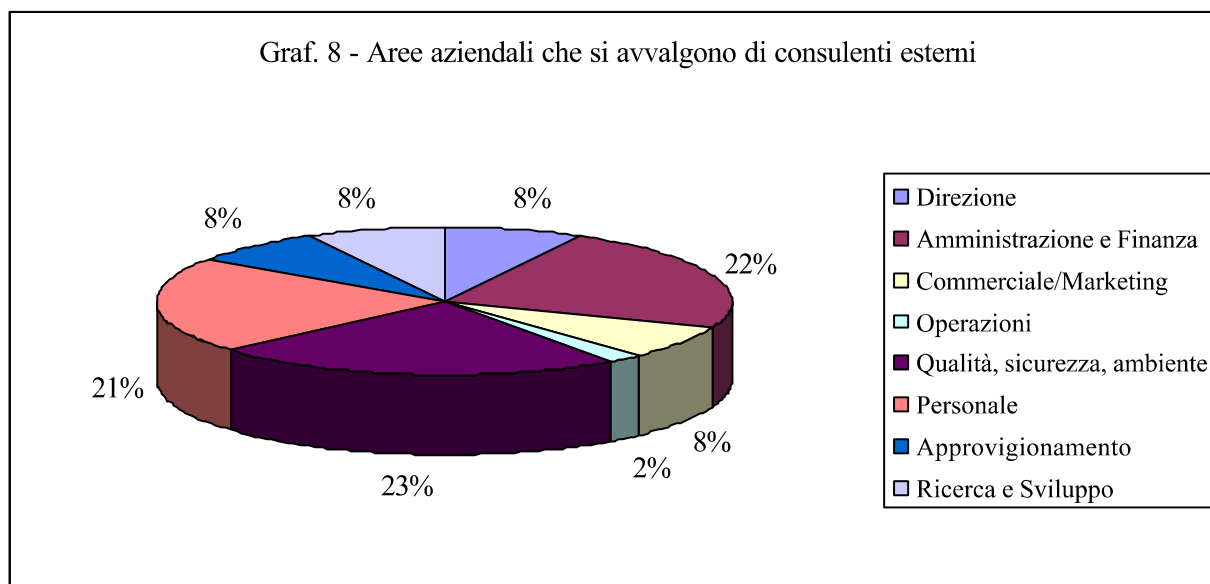
È plausibile che l'elevato numero di persone con basso livello di *education* corrisponda, comunque, a soggetti con elevate competenze frutto di processi di apprendimento *on the job*. Circostanza che spiega il basso ricorso al turnover settoriale che, di fatto, risulta inferiore alle attese ed a quanto affermato in sede di analisi documentale.

Graf. 7 - Turnover dei dipendenti



Tale *turnover* viene, infatti, definito basso (superiore ai 10 anni medi) dall'85% degli intervistati, medio dal 5% (attorno ai 10 anni in media) ed alto (inferiore ai 2 anni) solo dal 10% (Grafico 7). Eppure a giudicare dai risultati di altre analisi le imprese rientranti nell'economia del mare presentano anche elevati tassi di *spin-offs* e *spill-overs* che contribuiscono ad accrescere la mobilità infra ed interaziendale. Evidentemente più del timore di non riuscire a trovare altre occupazioni, i dipendenti credono nelle possibilità di sviluppo ed espansione di tali imprese.

Lette alla luce di alcune considerazioni sul comportamento aziendale esposte nella descrizione della terza sezione del questionario (v. infra), queste informazioni aiuteranno a fornire un quadro di lettura più coerente sulle plausibili principali carenze endogene a tali imprese; nonché sulle ragioni ad esse sottese. A livello meramente aziendale, infatti, un'elevata mobilità in uscita rischia di condurre al depauperamento delle competenze endogene o di distogliere da altri obiettivi di sviluppo risorse per il costante accrescimento delle professionalità interne incaricate di sostituire il personale in uscita. Viceversa, una ridotta mobilità in entrata rischia di condurre ad una dannosa cristallizzazione delle conoscenze endogene.

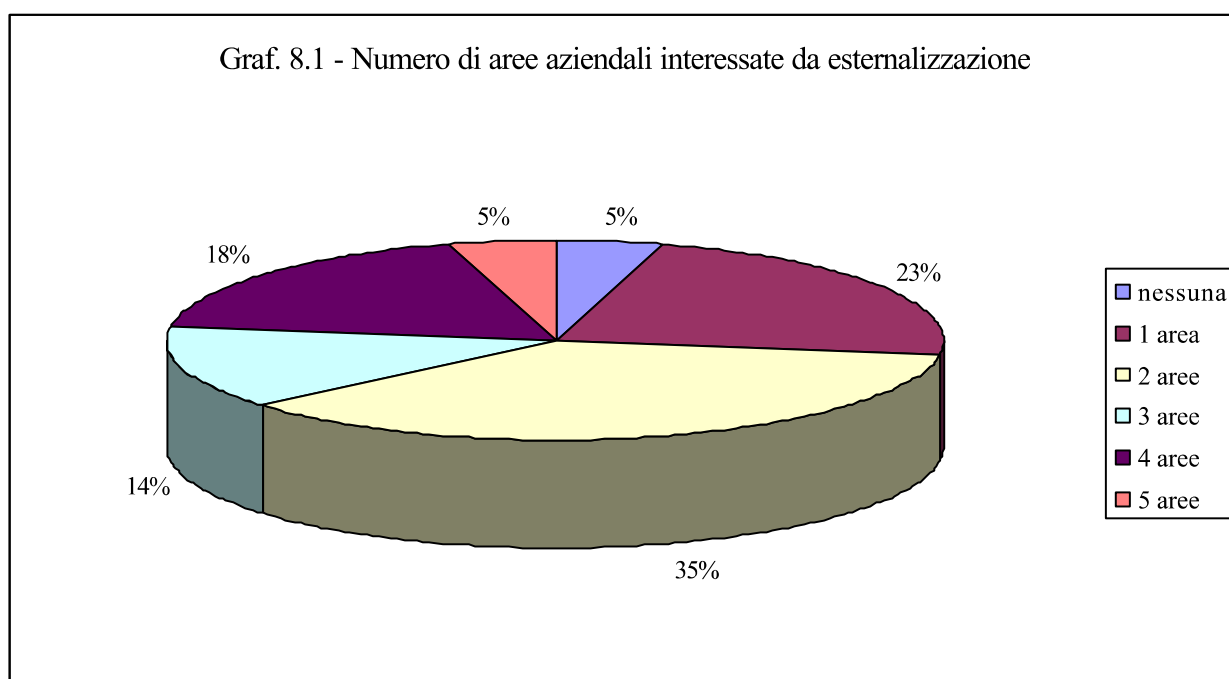


Per quanto concerne le aree aziendali nella quale le aziende intervistate si rivolgono all'esterno fidando di consulenti specializzati (nello specifico si sono considerate le aree *Direzione*, *Amministrazione*, *Commerciale/Marketing*, *Approvvigionamenti*, *Ricerca e Sviluppo*, *Personale*, *Operazioni/produzione*, *Qualità, sicurezza ed ambiente*), il Grafico 8 mostra, in termini cumulativi (ovvero aggregando la somma delle risposte singole e/o multiple), che *Amministrazione e finanza* è la funzione più richiamata (23%), seguita a ruota da *Qualità, sicurezza ed ambiente* (22%) e *Personale* (21%). Molto staccate si trova l'incidenza delle altre aree.

Nel primo caso, evidentemente, si evince il ricorso a commercialisti esterni all'azienda per evitare di accrescere i costi fissi o perché, in assoluto, il ruolo svolto dalla funzione nell'economia dell'azienda è comunque marginale ed esternalizzabile. Nel secondo caso è spontaneo pensare al ricorso a consulenti esterni per l'ottenimento delle varie oramai indispensabili certificazioni di qualità (basta pensare a quelle sottese alla Responsabilità sociale d'impresa), così come nel terzo caso al ricorso a consulenti del lavoro per le attività di preparazione delle buste paga.

Per il *Personale* è da presupporre il possibile ricorso ad apposite società di *recruiting*; cosa che in effetti avviene solo per le aziende di una certa dimensione. L'area *Operazioni/produzione* è, come atteso, quella meno richiamata (2%) giacché è normalmente meno ricorrente l'esternalizzazione a terzi del *core business* aziendale; mentre le altre aree presentano, casualmente, un tasso paritario di riscontri.

Nello specifico, è interessante notare che solo il 5% delle aziende non si rivolge a consulenti esterni, così come un'analoga percentuale esternalizza ben 5 funzioni aziendali. La maggioranza degli intervistati esternalizza 1 (23%) o 2 (35%) aree aziendali. Presumibilmente, specialmente per le piccole imprese, si tratta sostanzialmente di commercialisti e consulenti del lavoro (o legali). Non sembra, dunque, palesarsi il ricorso a consulenti specializzati che aiutano a migliorare la validità delle leve strategiche o dei vantaggi competitivi.



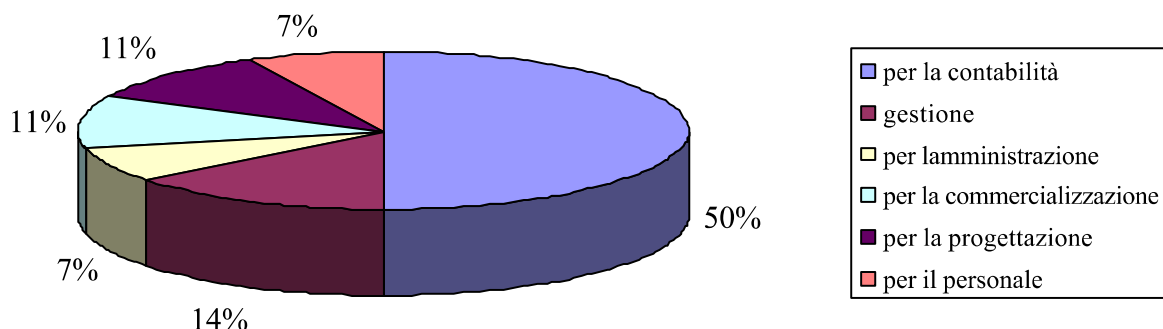
Circa l'uso di *software* specialistici per la propria attività operativa, solo il 11% del campione ha dichiarato di non farne uso. Per chi vi ricorre, invece (Grafico 9), il 50% utilizza tali *software* specialmente o principalmente per la contabilità (il 14% esclusivamente per la contabilità), il 14% anche o solo per la gestione, l'11% anche o solo per la progettazione così come un altro 11% anche o solo per la commercializzazione, il 7% anche o solo per l'amministrazione ed il personale.

Nel complesso il 45% del campione dichiara di ricorrere a *software* specialistici per più attività aziendali. Un valore non particolarmente elevato che, sommandosi all'accentuazione sulla voce contabilità, di contro un debole risultato per la progettazione, la programmazione della produzione e la gestione magazzino, offre un quadro complessivo non particolarmente lusinghiero.

È, dunque, individuabile una possibile criticità, allorché l'uso di tali strumenti informatici costituisce sempre più una condizione imprescindibile per la competitività delle aziende del comparto. Tale criticità è da ascrivere, presumibilmente, alla scarsa propensione agli investimenti

in generale e sulle ICT in particolare; anche in ragione della ridotta mobilità in entrata di giovane personale specializzato (ad es. laureati in ingegneria).

Graf. 9 - Uso di software specialistici



Una possibile conferma di quanto sopra si riconduce ad una successiva domanda a risposta aperta riguardo l'uso, sempre da parte dell'impresa nella sua interezza, di attrezzature, apparecchiature e impianti dedicati. Il 22% del campione non ha dato risposta alcuna, mentre in tutti gli altri casi le risposte sono state ampiamente differenti tra loro in funzione, ovviamente, del tipo di attività svolta.

Risposte altamente differenziate si sono avute anche in relazione al quesito circa le principali innovazioni del settore in cui opera l'impresa. Tranne il 19% delle aziende che non ha risposto affatto (solo nel 9% dei casi coincidenti con quelle che non hanno riscontrato la domanda precedente), infatti, si va dall'uso di software dedicati ai processi di comunicazione a bordo o tra società in rete tra loro e dai sistemi di *tracing* e *tracking* alle tecniche produttive (come l'infusione sottovuoto del manufatto in vetroresina per i cantieri) o alle innovazioni logistiche in senso lato.

Infine, riguardo le principali evoluzioni del settore in cui opera l'impresa, tranne il 19% aziende che non hanno dato riscontro alcuno (il 6% coincide con quelle che non hanno risposto alle domande precedenti), ancora una volta le risposte sono differenziate in funzione del tipo di attività svolta dalle imprese intervistate; dunque dal loro angolo di visuale. In generale, tuttavia, prevalgono i riscontri relativi ai materiali ed ai processi produttivi (come i tipi di saldatura), specialmente per le aziende della cantieristica ed i miglioramenti organizzativi.

Nel complesso, ad ogni modo, a queste come ad altre domande di tipo aperto delle due successive sezioni, le imprese hanno mostrato una certa ritrosia a fornire maggiori dettagli; così come nelle domande semi-aperte solo raramente sono state utilizzate le opzioni disponibili, preferendo ricorrere alle risposte predefinite. Questo comportamento, alla luce dell'eterogeneità delle aziende incluse nel campione ma anche del suo "sbilanciamento" sul manifatturiero, più che il frutto di una "completezza" dei quesiti del questionario va interpretato principalmente nel senso

sopra indicato; vale a dire come scarsa conoscenza della fenomenologia aziendale, ma anche come scarsa disponibilità (o possibilità) di collaborare ad un maggior livello di dettaglio.

La seconda sezione del questionario, come accennato, si è indirizzata ad indagare il fabbisogno d'innovazione e di competenze cercando di delineare, pur a fronte dell'eterogeneità del campione, un quadro interpretativo unitario. Un obiettivo, dunque, non semplice ma necessario per le finalità dell'indagine.

La prima domanda della sezione, nello specifico, si concentra sulle “competenze possedute o da integrare” da parte dei dipendenti delle imprese intervistate. Allo scopo si chiede agli intervistati di dichiarare, per ogni dipendente in possesso di diploma:

- a) l'area funzionale di appartenenza,
- b) le conoscenze da costoro possedute,
- c) quelle consolidate o da integrare,
- d) quelle innovative richieste.

Agli intervistati è stata offerta l'opportunità di attribuire un rating (da 1 = molto importante, a 4 = non essenziale) alle risposte fornite in funzione del rilievo od importanza delle varie competenze per l'andamento dell'attività aziendale. Al riguardo, onde agevolare la risposta, di volta in volta è stata offerta ai censiti una lista “aperta” di alternative per ognuno delle quattro sezioni del quesito.

Ciò nonostante, ben il 24% delle aziende non ha affatto risposto ad alcuna delle quattro sezioni della domanda, mentre un altro 14% ha risposto in modo parziale; vale a dire solo ad una o due sezioni della domanda (casualmente nessuna a tre). Circa i riscontri ottenuti da parte di chi ha risposto, un primo aspetto da rilevare è una certa confusione tra ruoli e compiti svolti dai dipendenti e le relative competenze già in loro possedute o da acquisire.

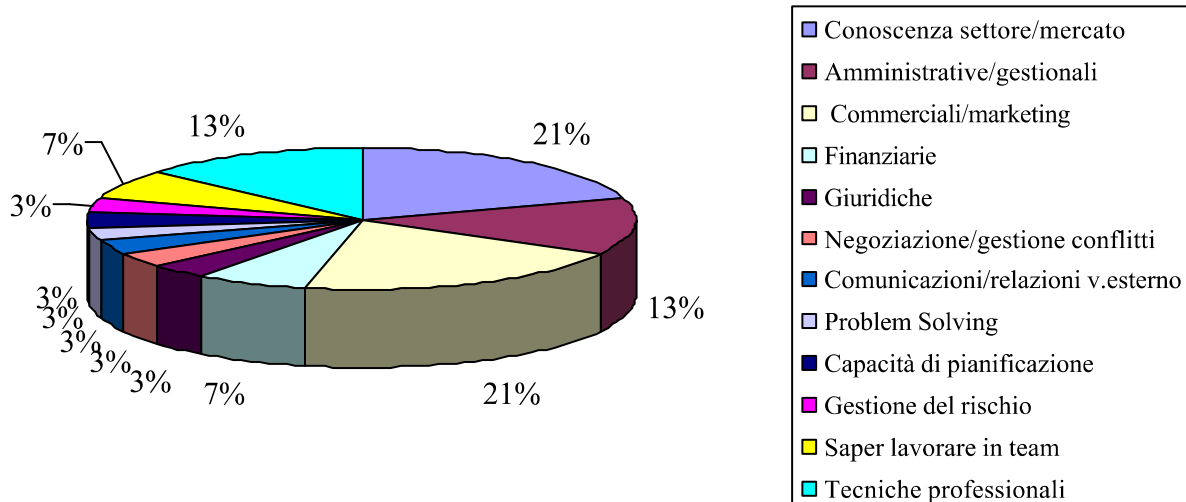
a) Nello specifico della “area di appartenenza dei dipendenti”, nonostante la presenza di una lista aperta di otto aree funzionali, le risposte sono state molto differenziate tra loro, laddove presenti, tali da non rendere generalizzabili i riscontri. Si nota, altresì, un certo, non significativo, addensamento alla voce *Direzione, Qualità, sicurezza e ambiente e Amministrazione e finanza*.

In effetti, specie per le aziende più grandi, era molto complesso pervenire ad una precisa tassonomia delle aree di appartenenza per ogni dipendente. Viceversa, è ipotizzabile che per le unità minori la diffusa presenza di trasversalità operative abbia reso difficile eventuali precise attribuzioni di sorta, se non ricorrendo a valutazioni arbitrarie.

b) In relazione alla specificazione della domanda sulle “competenze già possedute dai dipendenti”, cumulando le risposte alle quattordici alternative disponibili, quelle in assoluto più richiamate sono: la *conoscenza del mercato e/o settore* e quelle *commerciali e di marketing* col 21% dei riscontri. Seguono le competenze *amministrative e gestionali* e quelle *tecniche-professionali* col 13% nonché le *finanziarie* e la *capacità di lavorare in team* col 7% (Grafico 10).

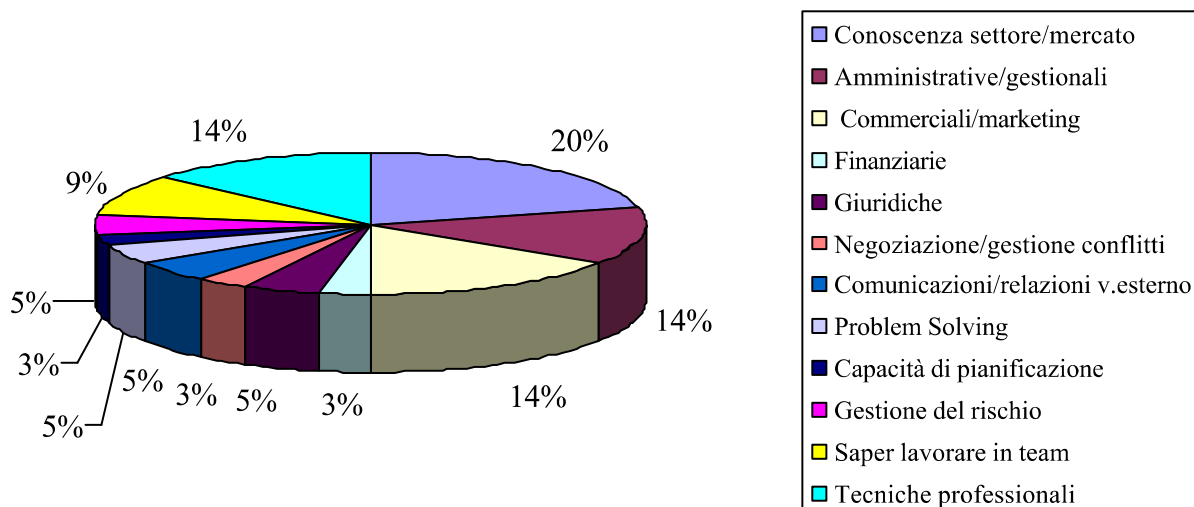
Le altre tipologie di competenze (*giuridiche, problem solving, gestione del rischio, finanziarie, negoziazione/gestione dei conflitti, capacità di pianificazione, comunicazione verso l'esterno*) si attestano al 3%. Nessuno ha indicato almeno una volta le voci *comunicazioni e relazioni verso l'interno* e *gestione del cambiamento*.

Graf. 10 - Competenze possedute dai dipendenti (in assoluto)



Come visualizzato nel Grafico 10.1, le suddette preferenze sono state considerate anche in termini ponderati; vale a dire “pesate” in funzione della significatività o rilievo assegnato a tali competenze dagli intervistati. Nello specifico si è attribuito un “peso” dato da un moltiplicatore con valenza 3, 2, 1 e 0 a seconda del citato *rating* - la priorità da “molto importante” a “non essenziale” - espresso dagli intervistati per il numero di risposte in assoluto.

Graf. 10.1 - Competenze possedute dai dipendenti (ponderate)

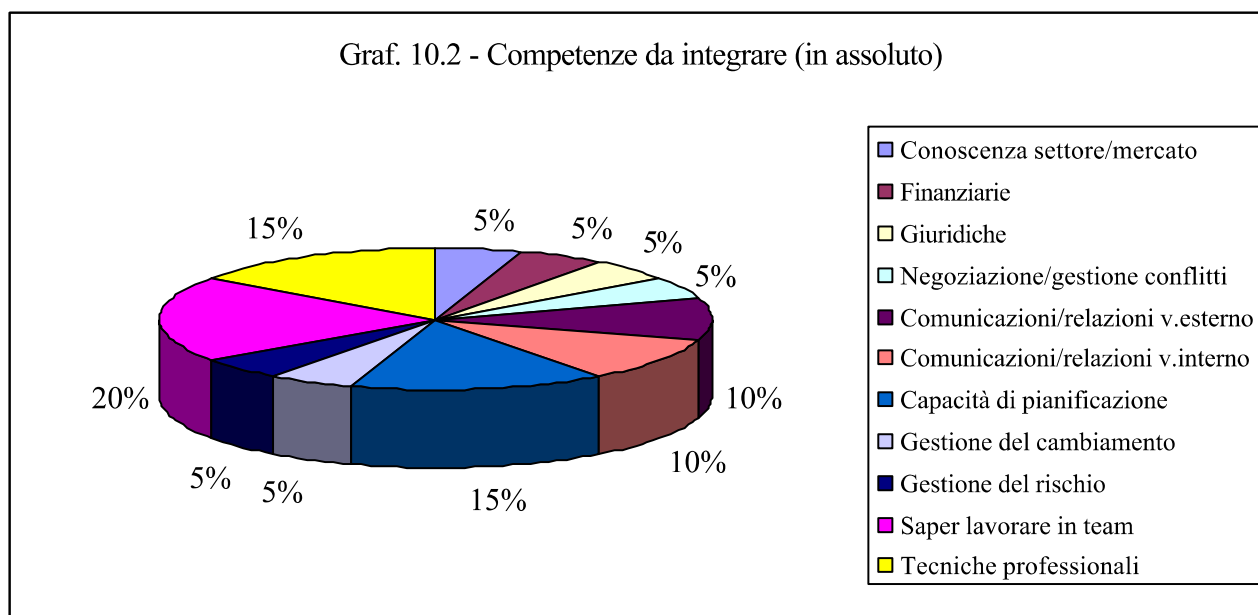


Seguendo tale procedura le preferenze si addensano principalmente (20%) sulla competenza *conoscenza del mercato e/o settore*, seguita dalle competenze *commerciali e di marketing* col 15%, da quelle *amministrative e gestionali* e dalle *tecniche professionali* col 14%. Il *saper lavorare in team* raggiunge il 9%, mentre le altre tipologie di competenze oscillano tra il 3% e 5%.

Il costante prevalere della *conoscenza del settore/mercato* lascia emergere una nuova possibile criticità legata all'eccessivo affidamento del team imprenditoriale sulle capacità intrinseche di valorizzare la propria consolidata rete di clienti e relazioni in luogo di altre linee di sviluppo fondate su competenze più tecniche o tecnologiche. Un approccio che rallenta la propensione al cambiamento di tali aziende ed il dinamismo in generale.

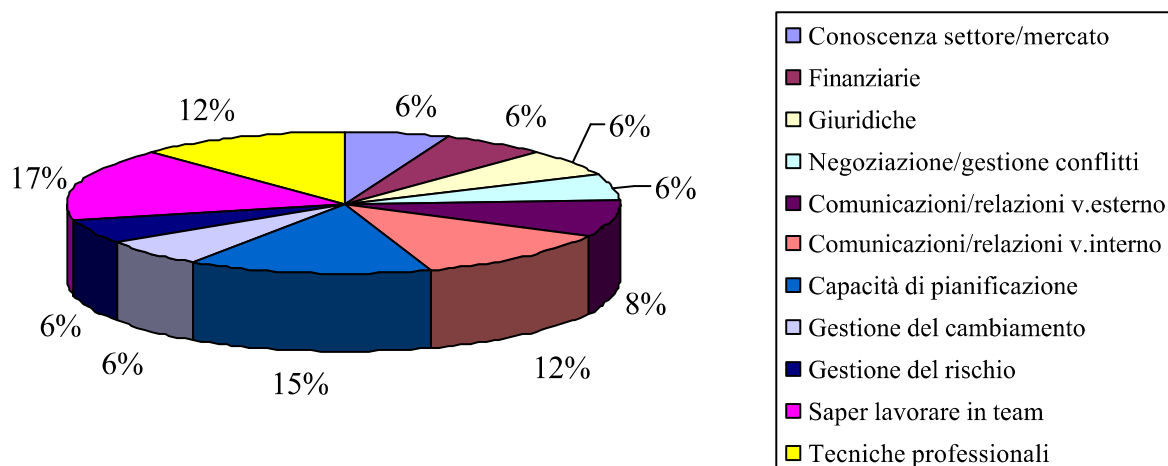
c) Circa la terza parte della domanda, relativa alle “competenze dei dipendenti da consolidare o integrare” con riferimento alla richiamata lista di 14 *item* più eventuali risposte libere, i riscontri sono molto più premianti per il *saper lavorare in team*, col 20% in termini assoluti, seguito dalle competenze *tecnico-professionali* e dalla *capacità di pianificazione* (15%), nonché *comunicazione e relazioni verso l'esterno e verso l'interno* (entrambe col 10%). Tutte le altre voci si attestano al 5%.

Non vi sono stati riscontri circa le competenze *amministrative e gestionali, commerciali e di marketing* (che hanno un elevato feed-back quali competenze possedute - Grafici 10 e 10.1) e di *problem solving* (Grafico 10.2). Da questo punto di vista sembra emergere un'obiettivo consapevolezza dei propri limiti.



Pesando i riscontri alla domanda secondo il procedimento descritto in precedenza, emerge una maggiore significatività del *saper lavorare in team* (17%) rispetto alla *capacità di pianificazione* (15%). Seguono le *comunicazione e relazioni verso l'interno* e le *tecnico-professionali* (12%) nonché le *comunicazioni e relazioni verso l'esterno* (8%) (Grafico 10.3).

Graf. 10.3 - Competenze dei dipendenti da integrare (ponderate)



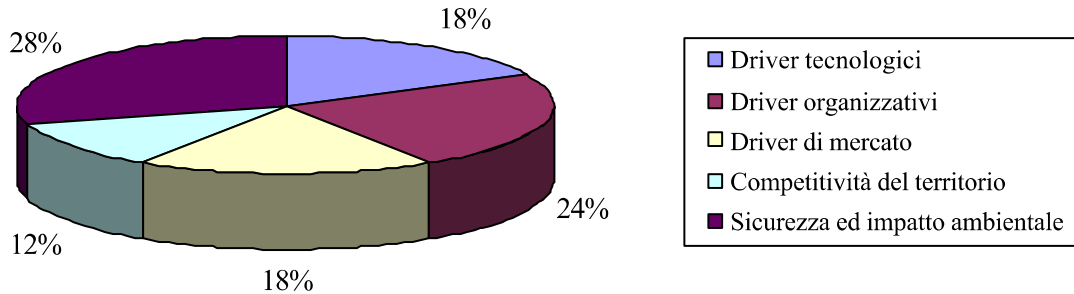
In generale, da parte degli intervistati si evince una maggiore attenzione verso altre tipologie di competenze meno usuali. Circostanza che contribuisce a ritenere che le imprese siano cosce dell'importanza delle competenze ai fini della competitività futura, ma anche dei propri fabbisogni endogeni.

d) La quarta parte del quesito in oggetto concerneva la “domanda di competenze di tipo innovativo” da parte aziendale; da scegliere, sempre attribuendo un rating da 1 a 4, da un'altra lista aperta di sei alternative. In assoluto, le più richiamate sono risultate le competenze relative alla *Sicurezza ed all'impatto ambientale* (28%) e quelle sui *driver organizzativi* (24%) come *just in time*, *e-procurement* o *e-governance* (Grafico 10.4).

Seguono i *driver di mercato* (cambiamento nei comportamenti d'acquisto dei consumatori, *time to market*, telelavoro, *emarketplaces...*) e *tecnologici* (applicazione di ICT alla mobilità di merci e persone in termini di *tracking & tracing*, infomobilità, *web technology transfer...*), entrambi col 18% e le competenze relative alla *competitività del territorio* (ad es., dialogo con istituzioni, aggregazione tra aziende, *network marketing...*). La *Competitività del territorio* ha raccolto il 12%; nessun riscontro si è avuto in relazione ai *driver normativi*.

Il riscontro lascia credere ancora una volta che gli intervistati siano trainati, dei *followers* dall'esigenza di adeguarsi ai cambiamenti provenienti dal sistema ambiente, piuttosto che degli anticipatori, dei *first movers* miranti a posizionarsi all'estremo della frontiera competitiva. La richiamata attenzione su *Sicurezza ed all'impatto ambientale*, infatti, potrebbe riflettere la mera necessità di doversi adeguare alle sempre più imprescindibili normative sulla *Corporate social responsibility*.

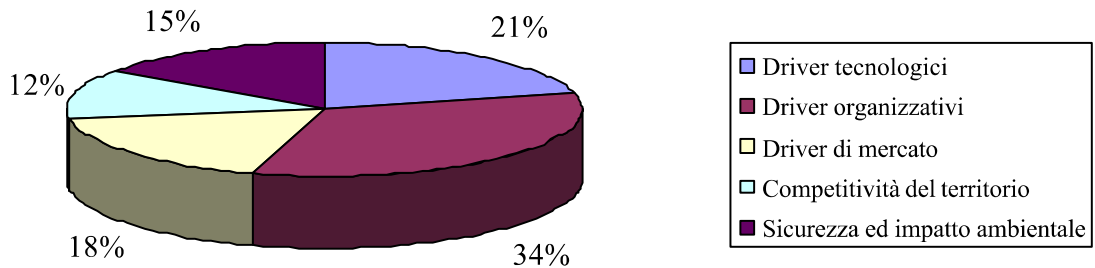
Graf. 10.4 - Competenze innovative richieste (in assoluto)



In termini di “intensità”, ovvero di risposte ponderate secondo la richiamata procedura, i riscontri subiscono un marcato cambiamento giacché i *driver organizzativi* prevalgono sugli altri col 34% (Grafico 10.4). Seguono le competenze relative ai *driver tecnologici* (21%) i *driver di mercato* (18%), *Sicurezza ed all'impatto ambientale* (18%) e *competitività del territorio* (12%).

Sicurezza ed all'impatto ambientale, in particolare, la prima scelta in termini numerici assoluti, è stata la competenze alla quale gli imprenditori che l'hanno scelta hanno sempre attribuito il rating più basso; circostanza che convalida in piano quanto sopra supposto. Gli intervistati, vale a dire, confermano di avere ben chiare le direzioni lungo le quali condurre il proprio business, ma alla fine limitano i loro sforzi nell'adeguarsi a quanto non è più procrastinabile; come l'adozione degli standard della RSI.

Graf. 10.5 - Competenze innovative richieste (ponderate)



È interessante notare, per tutte e quattro le parti della complessa domanda in questione, una certa omogeneità nelle risposte da parte delle aziende rientranti nello stesso comparto dell'aggregato economia del mare. Ancora, nessuno ha indicato altre competenze non comprese nella lista fornita.

Nessun'azienda, inoltre, ha attribuito a qualche competenza un rating 4 corrispondente a "non essenziale". Una conferma dell'importanza oramai unanimemente attribuita al possesso di un portafoglio ampio e variegato di *skill ed expertise*.

Un'ulteriore considerazione di ordine generale è che la significatività attribuita alle singole competenze appare subordinata alla tipologia di attività posta in essere dall'azienda. Ad alcune competenze tra le meno richiamate, vale a dire, come quelle *giuridiche*, il *saper lavorare in team* o le *tecniche-professionali*, è attribuita la massima valenza da chi le sottolinea (rating 1); evidentemente perché cruciali proprio e fondamentalmente per una carta tipologia di impresa.

Il quadro complessivo che si ricava, dunque, è quello di un effettivo desiderio di consolidamento, integrazione e rafforzamento delle competenze endogene alle imprese. Una situazione di cui praticamente tutti gli intervistati sembrano essere proattivamente consci; così come appaiono ben al corrente delle lacune aziendali endogene e della necessità di interventi al riguardo.

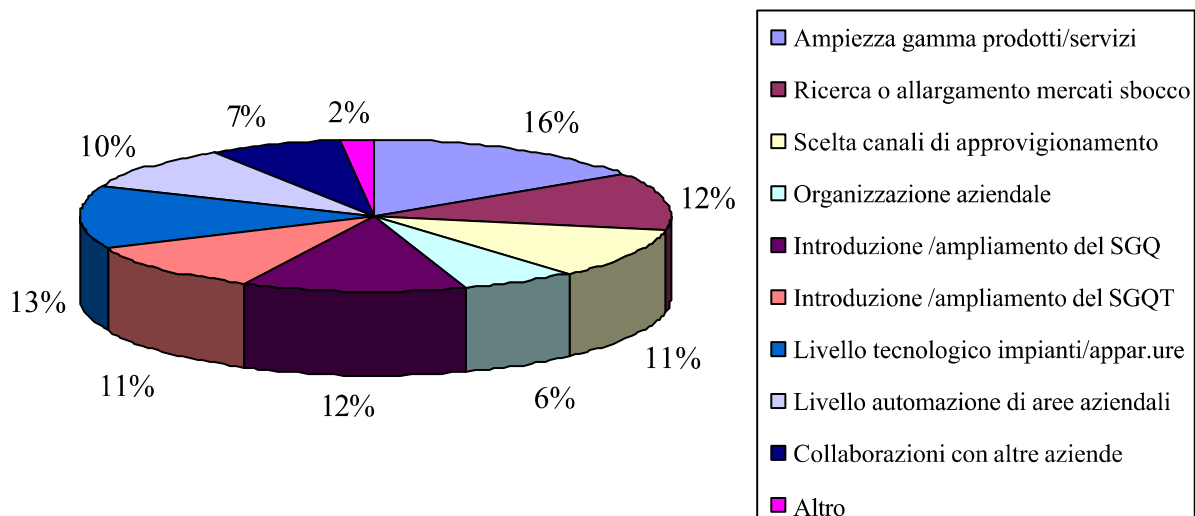
Tale situazione è da giudicare certamente in positivo fermo restando che, come si spiega a breve, costoro non riescono poi effettivamente a dar seguito a quanto desiderato a causa di altre criticità conseguenti più a comportamenti stereotipati delle aziende locali, in particolare quelle legate fondamentalmente alla debole apertura verso l'esterno, piuttosto che a caratteristiche strutturali del tessuto imprenditoriale locale. Piccola dimensione, accesso alle risorse finanziarie o carenze infrastrutturali sembrerebbero, dunque, cedere il passo alla debole propensione consortile, alla mancanza di elevate professionalità o alla ridotta capacità di implementazione strategica.

La seconda domanda della seconda sezione del questionario ha riguardato le "leve strategiche prospettiche" sulle quali l'impresa ritiene di dover puntare per perseguire livelli competitivi sostenibili di medio termine. Gli intervistati potevano offrire più risposte tra una lista aperta di 9 *items* indicando un ordine di priorità; anche in questo caso era previsto un rating: "alto", "medio", "basso".

In termini assoluti, la voce più richiamata è stata l'*ampiezza della gamma dei prodotti/servizi* offerti, col 16% dei riscontri complessivi, seguita da *livello tecnologico di impianti/apparecchiature* (13%) e da *introduzione/ampliamento di un sistema di gestione della qualità* nonché da *ricerca od allargamento dei mercati di sbocco*; entrambi con il 12% delle risposte. La *scelta dei canali di approvvigionamento* e la *introduzione/ampliamento dei sistemi della qualità* totale (Qualità, sicurezza, ambiente) coprono entrambi l'11% dei riscontri complessivi, il miglioramento del *livello di automazione delle aree aziendali* il 10%, la *collaborazione con altre aziende* il 7% e la *riorganizzazione aziendale* il 6% (Grafico 10).

Il rapporto col "mercato" continua a palesarsi come il minimo comune denominatore dei diversi settori dell'economia del mare, mentre non trapela una chiara apertura verso la traiettoria tecnica e tecnologica. Lo conferma il fatto che solo in due casi si è avuta una risposta libera non contemplata nell'elenco fornito mentre, invece, avrebbe potuto indicare delle chiare specificità settoriali.

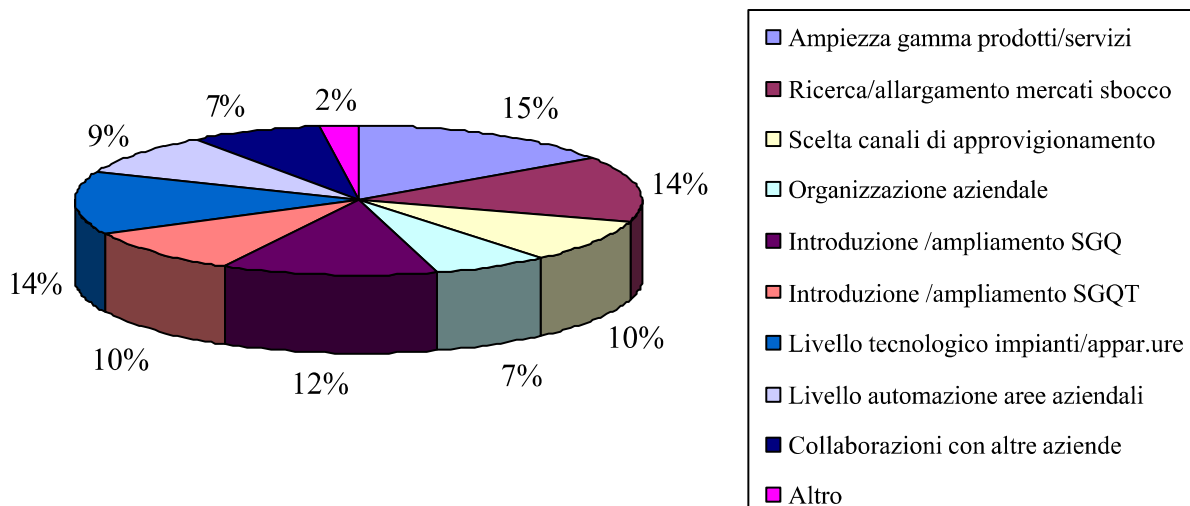
Graf. 11 - Future leve strategiche (in assoluto)



In termini qualitativi, ovvero cercando di interpretare l'intensità delle risposte ottenute alla luce del suddetto rating ponderato per il valore 3= alto, 2= medio ed 1= basso, si ottengono i valori riportati nel Grafico 11.1. Come si nota, rispetto ai valori assoluti appena presentati vi sono solo delle modeste, non sostanziali, differenze. L'*ampiezza gamma prodotti/servizi* prevale in ogni caso, anche sulla variabile *tecnologica e qualitativa*; confermandosi la leva più rilevante, col 15% dei riscontri.

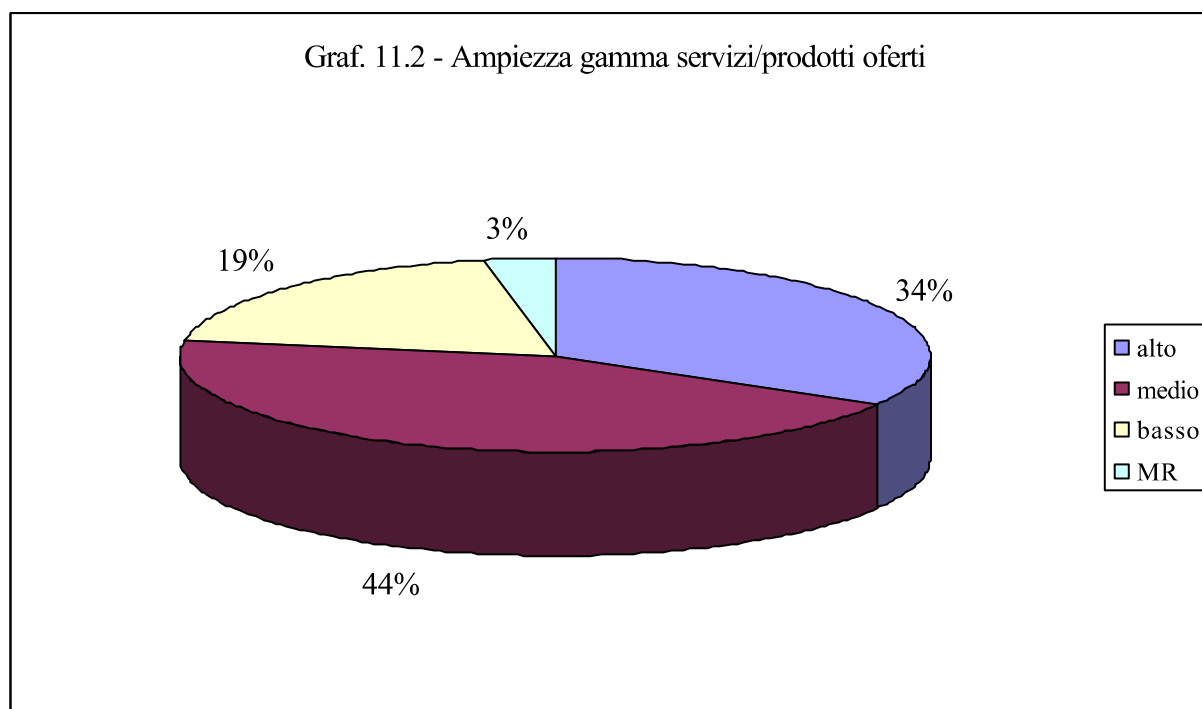
Il *livello tecnologico di impianti/apparecchiature* e *ricerca od allargamento dei mercati di sbocco* si pongono in seconda battuta col 14%; seguono tutte le altre "leve" con un'incidenza pressoché simile a quella ottenuta in termini assoluti. La valutazione complessiva delle risposte rimane, pertanto, inalterata.

Graf. 11.1 - Future leve strategiche (ponderato)



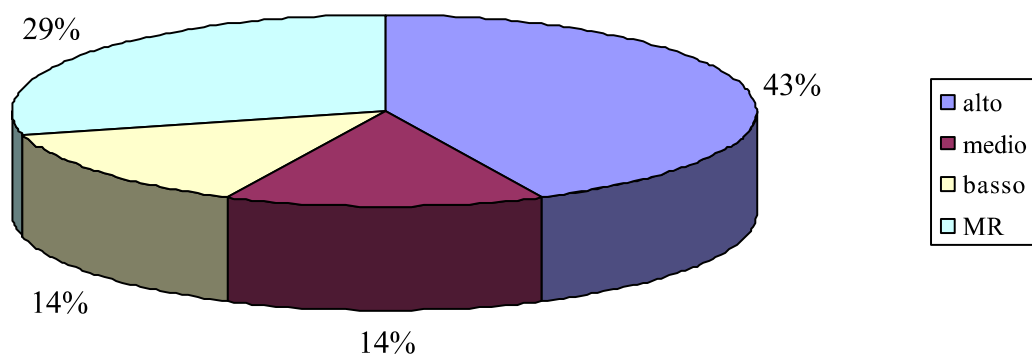
Successivamente, è stata effettuata una ponderazione per ogni singola leva strategica indicata pesandola in funzione del *rating* attribuito dagli intervistati. Lo scopo è di riuscire a meglio individuare la strategicità di certe leve comuni per tutte le aziende dell'economia del mare rispetto a quelle specifiche solo di alcuni tipi di azienda; aspetto importante al fine della successiva fase di definizione dei percorsi IFTS

Così, tra coloro che hanno optato (anche o solo) per la *Ampiezza della gamma dei prodotti/servizi*, scelta effettuata dal 81% del campione (il 100% meno il 19% di mancate risposte), è stata attribuita una valenza "alta" dal 33% dei rispondenti, una "media" dal 43% ed una "bassa" dal 5% (Grafico 11.2). L'*Ampiezza della gamma dei prodotti/servizi*, dunque, appare una "condizione" costante di tutte le aziende, più che un aspetto peculiare di un tipo o l'altro d'azienda.



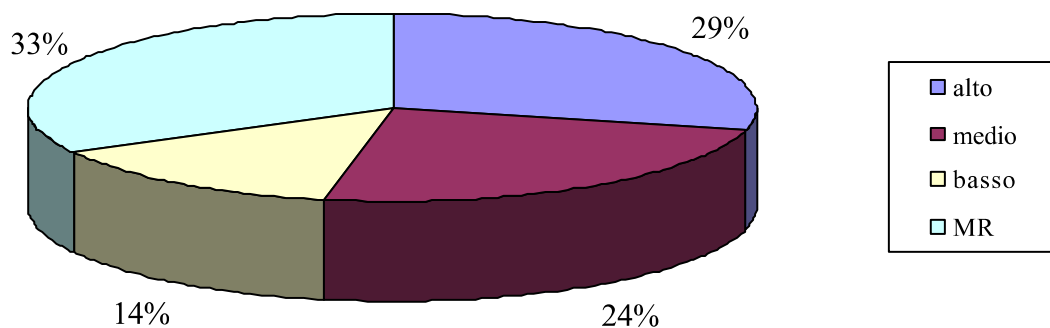
Tra gli intervistati (il 67% del totale) che hanno selezionato (anche o esclusivamente) l'opzione *Ricerca od allargamento dei mercati di sbocco*, una valenza "alta" è stata attribuita dal 38% dei rispondenti, la "media" dal 29%; nessuno ha indicato una valenza "bassa" (Grafico 11.3). Come per la precedente, anche tale "leva" appare come una delle più importanti per tutte le imprese dell'economia del mare.

Graf. 11.5 - Livello tecnologico impianti ed apparecchiature

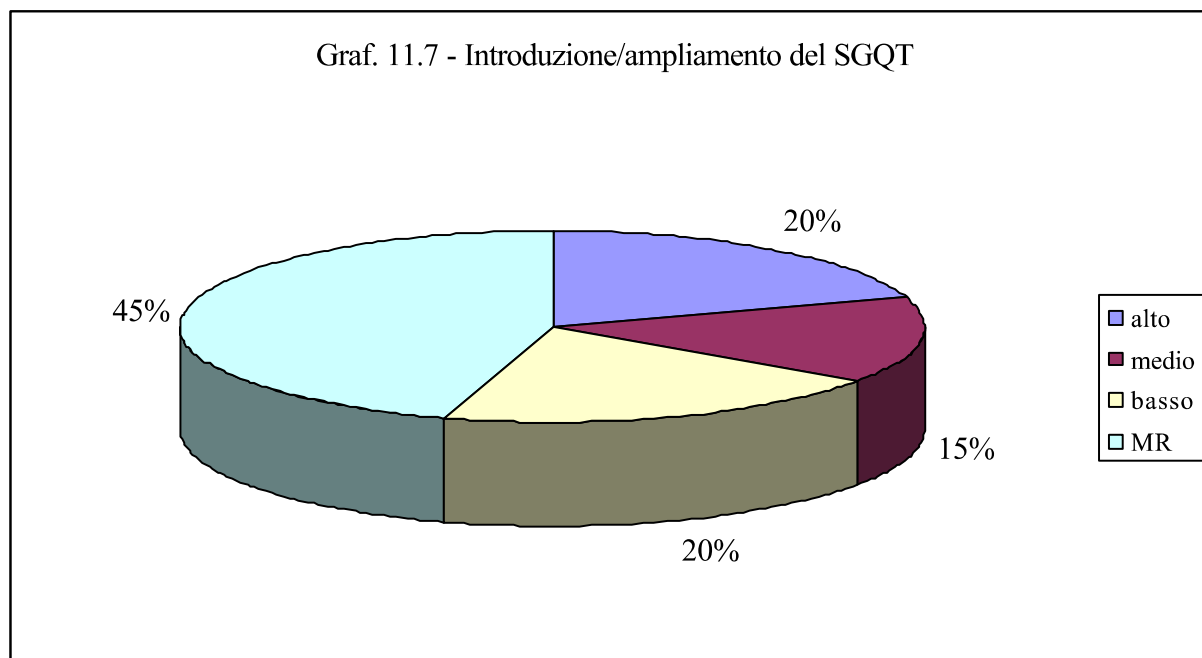


Per chi ha indicato esclusivamente o congiuntamente (67%) la voce *introduzione/ampliamento di sistemi di gestione della qualità*, la maggioranza (29%) segnala una valenza “alta” (Grafico 11.6), seguita da quella “media” (24%). Presumibilmente, quindi, si tratta di una leva specifica solo di alcuni tipi di aziende.

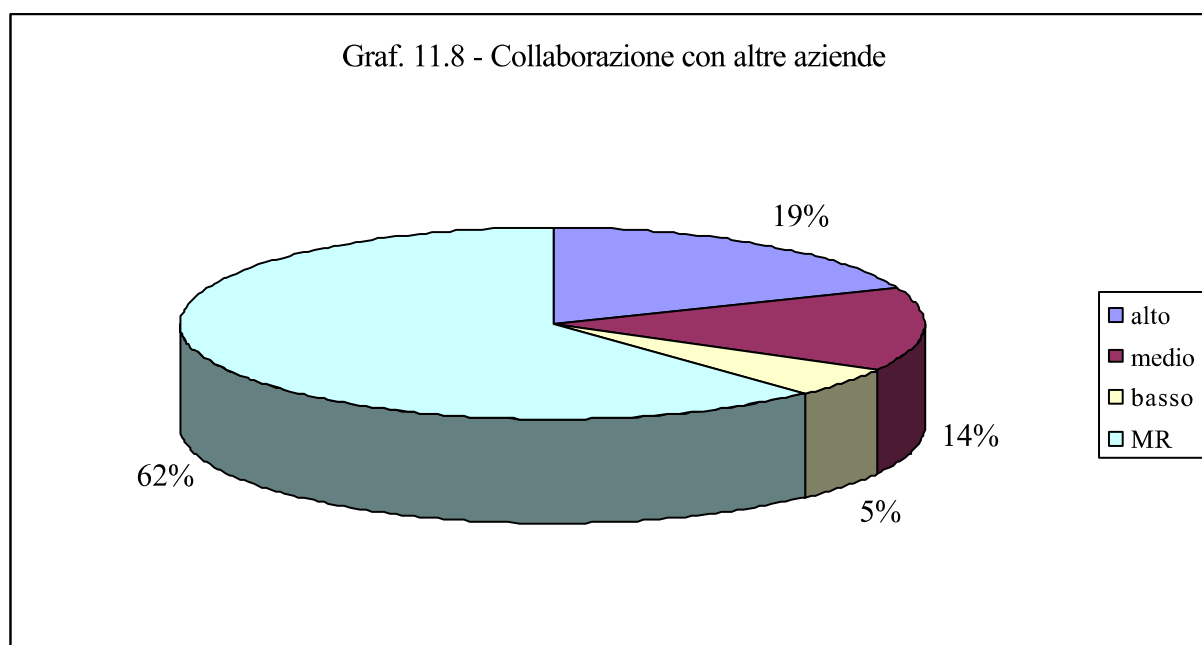
Graf. 11.6 - Introduzione/ampliamento del SGQ



Anche tra il 55% degli intervistati che ha segnalato l'*Introduzione/ampliamento del sistema di gestione della qualità totale* emerge una dicotomia “alta” verso “bassa” col 20% (Grafico 11.7). Sembrerebbe, quindi, trattarsi di una variabile che interessa, molto, solo alcune imprese, mentre altre non se ne curano.



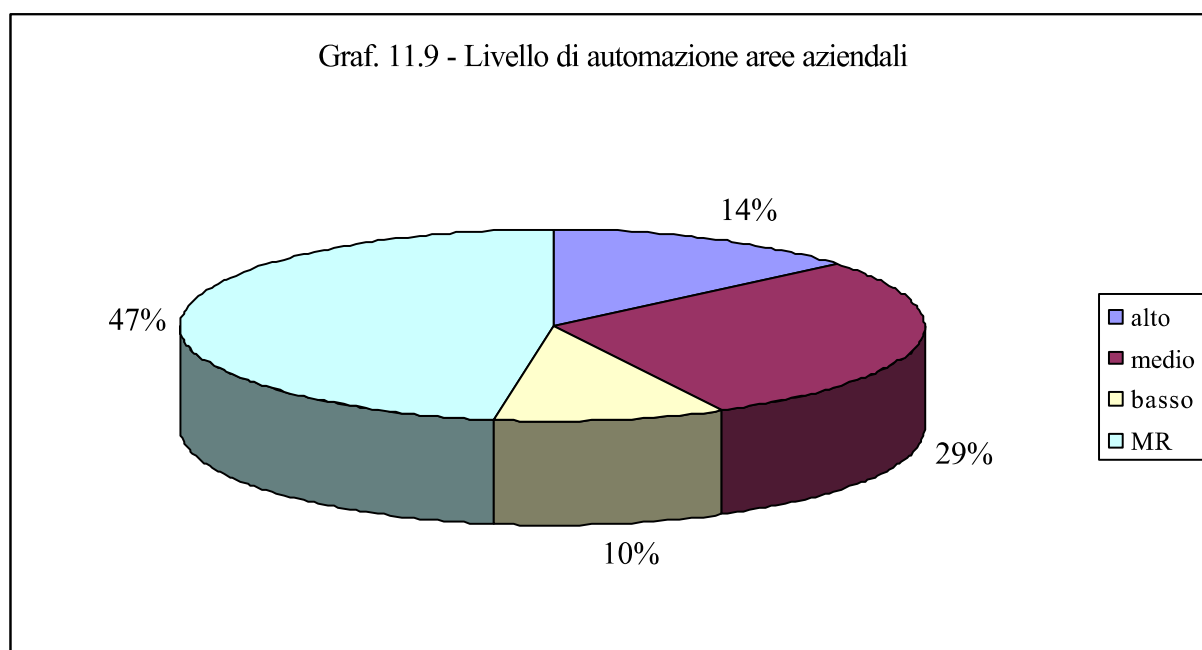
Riguardo la voce *Collaborazione con altre aziende*, scelta in assoluto o in concomitanza con altre leve da appena il 38% degli intervistati, la valenza “alta” prevale nel 19% dei casi (Grafico 11.8). Si tratta di un punto di forza, dunque, segnalato da poche aziende ma con alta “intensità”; tipico caso di leva strategica specifica, dedicata.



Per i pochi intervistati (33%) che hanno in qualche modo segnalato il bisogno di adottare *Nuove modalità di organizzazione aziendale*, le valenze “alta” e “media” si equivalgono (Grafico 11.9). Il dato appare, comunque, poco significativo per esprimere valutazioni generalizzabili.



Infine, tra il 53% che ha indicato l’*item* previsto dalla domanda in questione circa l’incremento del *Livello di automazione di alcune aree funzionali aziendali*, la valenza “alta” è stata attribuita nel 14% delle volte (Grafico 11.10). Potrebbe trattarsi di una leva scarsamente dedicata, ma il basso tasso di riscontri non consente di affermarlo con sicurezza.



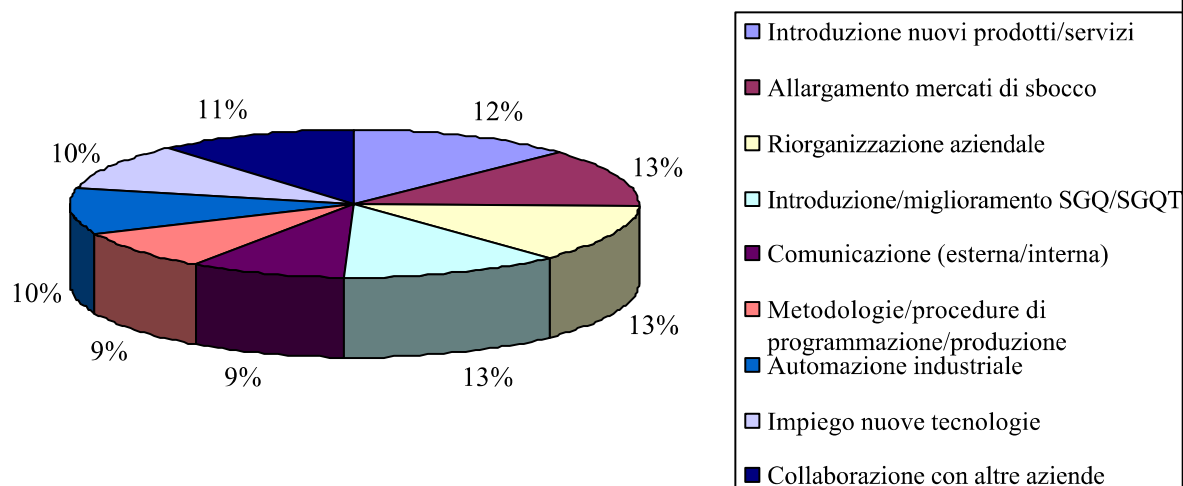
Una successiva domanda ha mirato a conoscere quali tipi di programmi l'impresa ha intrapreso per perseguire le leve strategiche enunciate con il precedente quesito. Anche qui è stata fornita una lista aperta con 9 voci già prestampate ed è stata offerta la possibilità di una risposta multipla con un rating a tre livelli ("strategico"=3, "di punta"=2, "rilevante"=1). Solo in un caso un'azienda ha offerto una risposta diversa da quelle predefinite; si tratta di capire se per "pigrizia" o effettiva mancata presenza di programmi in tale direzione.

È, altresì, da rilevare che le percentuali di risposta al quesito sono state complessivamente più basse che in precedenza, seppure molto più omogenee. Si passa, difatti, da un minimo del 29% dei riscontri per la voce *Introduzione/miglioramento del SGQ/SGQT* e *Comunicazione (interna/esterna)* ad un massimo del 48% per *Introduzione di nuovi prodotti / servizi*, *Allargamento dei mercati di sbocco*, *Riorganizzazione aziendale*, *Impiego di nuove tecnologie*.

I più bassi riscontri in assoluto potrebbero riflettere un minor dinamismo aziendale pur a fronte delle priorità sopra definite di cui pur sembrano essere ben consci gli intervistati. Un'ipotesi che acquista credibilità alla luce dell'analogo atteggiamento avuto dagli intervistati circa le altre suddette domande.

In termini assoluti normalizzati, posti ovvero su base percentuale, il quadro è abbastanza omogeneo. L'*Introduzione nuovi prodotti/servizi*, l'*Allargamento dei mercati di sbocco*, la *Riorganizzazione aziendale* e l'*Introduzione/miglioramento del SGQ/SGQT* coprono il 13% dei riscontri (Grafico 12); seguono la *Collaborazione con altre aziende* (11%), l'*Automazione industriale* e l'*Impiego di nuove tecnologie* (10%) nonché l'*Aggiornamento delle metodologie e procedure di produzione e programmazione* e la *Comunicazione (interna/esterna)* (9%).

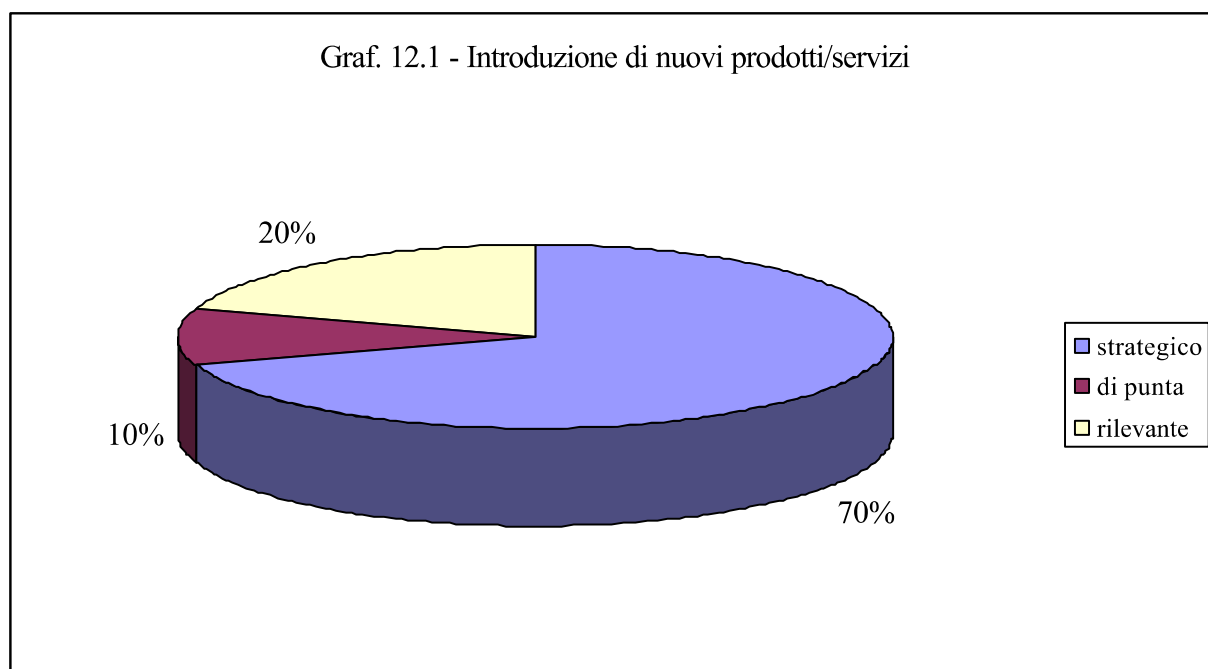
Graf. 12 - Programmi di miglioramento competitivo da intraprendere (in assoluto)



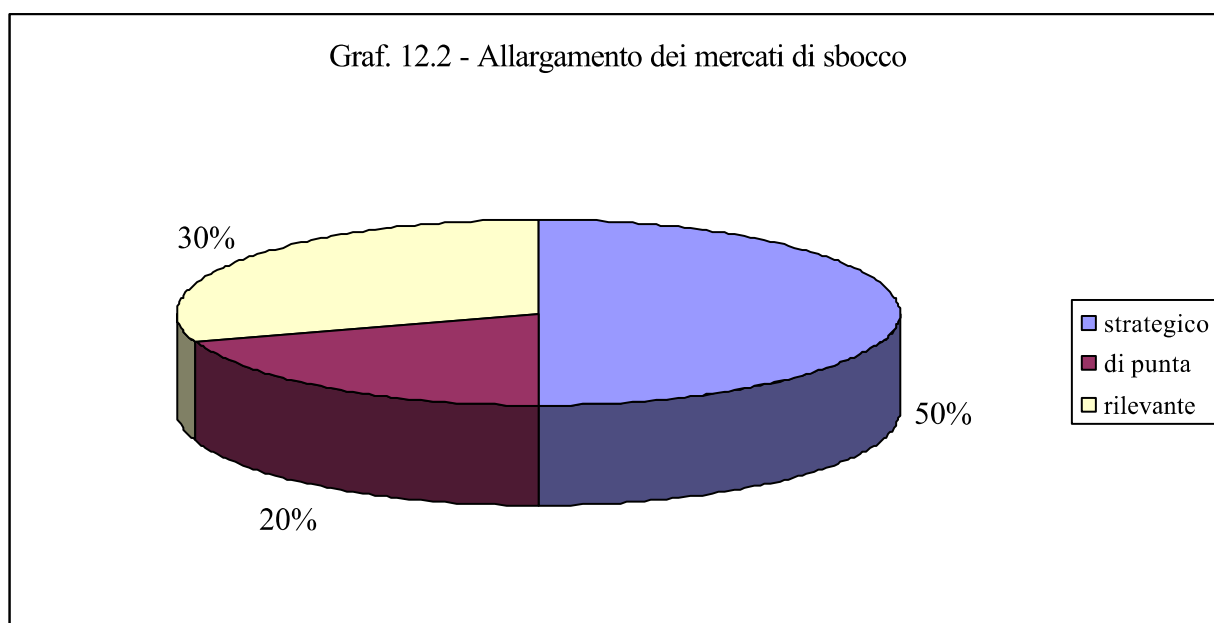
Ponderando le varie risposte ottenute per ogni voce prescelta secondo la suddetta semplice scala di cui alla domanda precedente ("strategico"=3, "di punta"=2, "rilevante"=1) si ottiene quanto

esposto nei grafici che seguono. In tale caso, ripartendosi i riscontri in modo alquanto omogeneo, non si è ritenuto necessario considerare anche il tasso di mancate risposte.

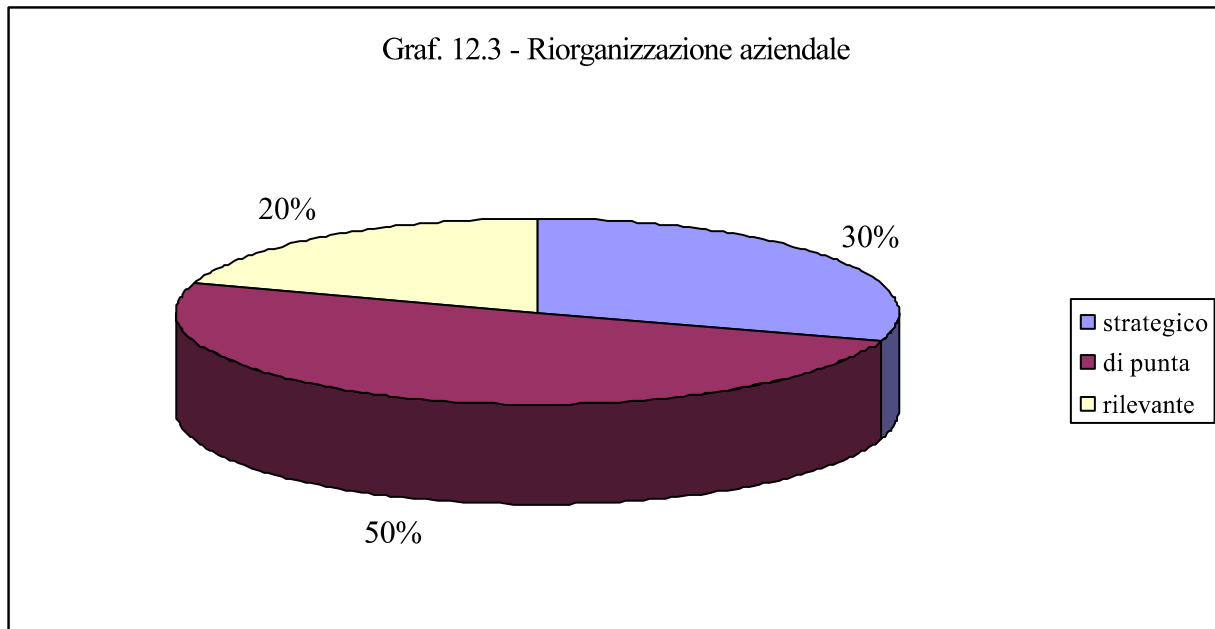
Per la leva strategica *Introduzione di nuovi prodotti/servizi* la valenza “strategica” prevale nel 70% dei casi (Grafico 12.1). Si tratta, dunque, di un programma reputato cruciale per la maggioranza degli intervistati.



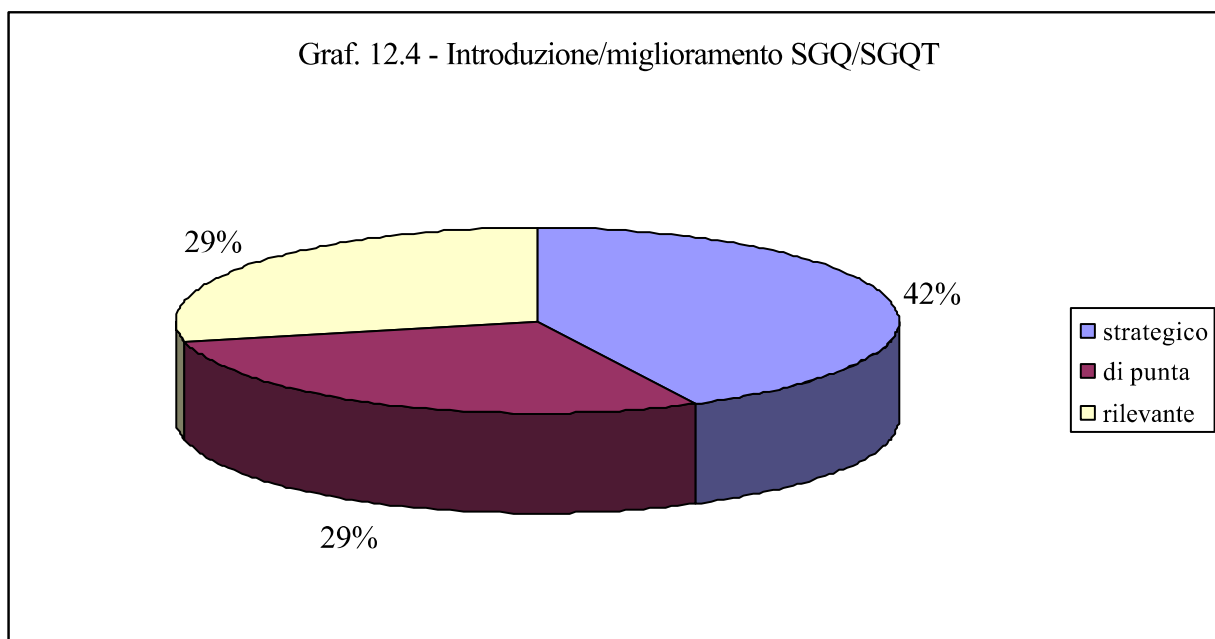
La significatività strategica scende al 50% per l'*Allargamento del mercato di sbocco* (Grafico 12.2). Si tratta, comunque, di un programma alquanto condiviso.



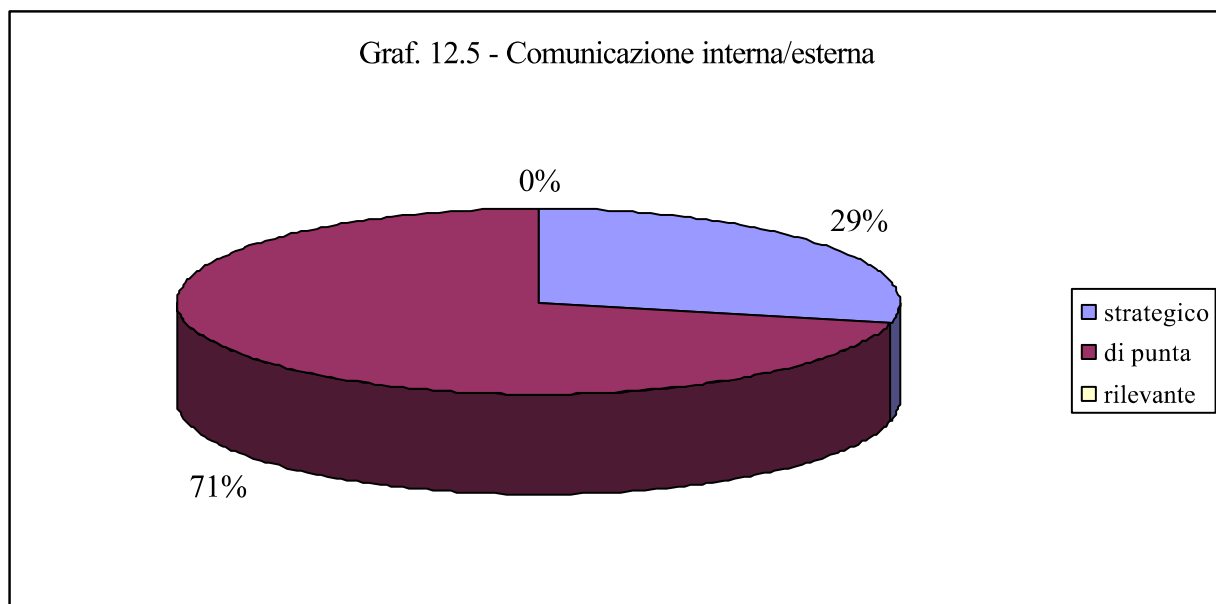
Per i progetti di *Riorganizzazione aziendale* (Grafico 12.3) domina la componente “di punta” col 50%; ovvero una minore intensità. Anche in questo caso si tratta di una “direzione” comune un po’ per tutte le aziende, seppure non la prima della lista.



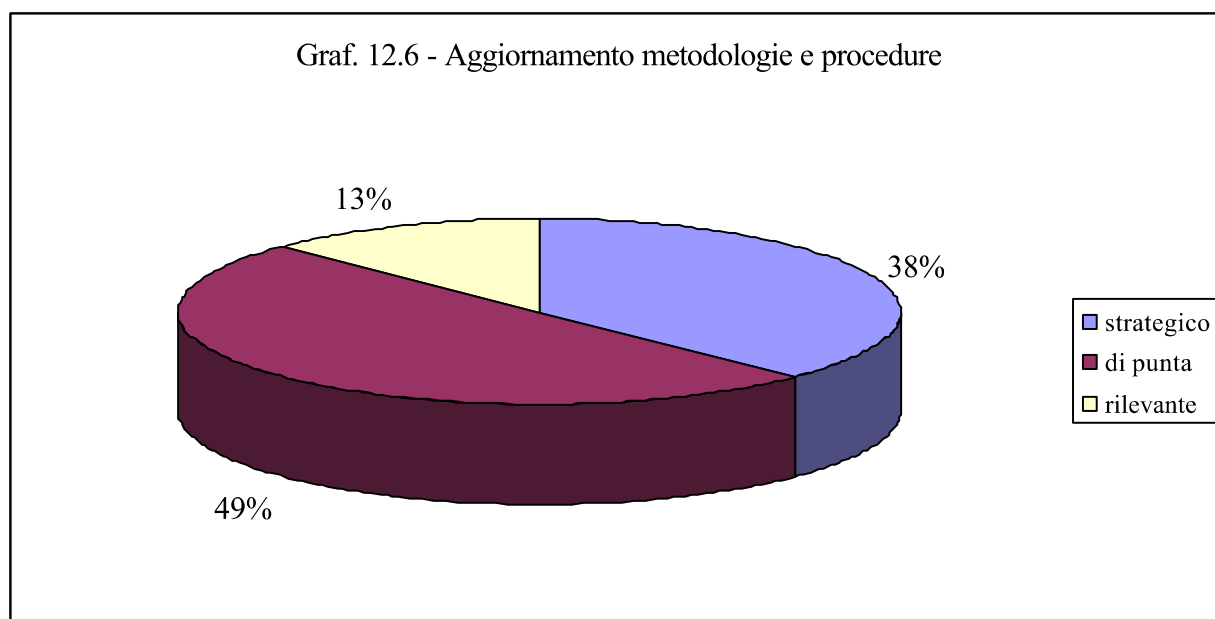
La valenza “strategica” (come la numerosità dei richiami in assoluto) risale al 42% per l’*Introduzione e/o miglioramento del sistemi di gestione della qualità o della qualità totale* (Grafico 11.4). Segno del significativo ruolo di tale programma per il futuro di molte aziende del comparto.



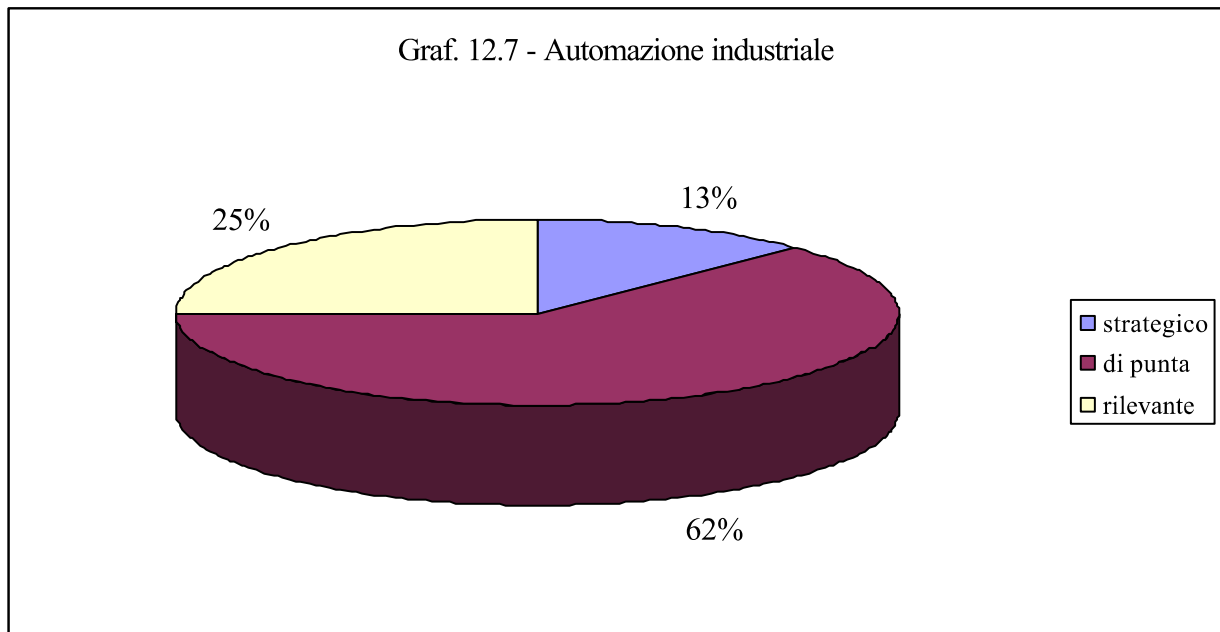
Per l'*item* miglioramento della *Comunicazione interna / servizi* la valenza “di punta” prevale nella maggioranza assoluta dei casi (71%) (Grafico 12.5); mentre è nulla la quota di chi giudica il progetto rilevante. Si tratta, dunque, di un programma presumibilmente alquanto condiviso dagli intervistati ma non del tipo strategico; intendendo con ciò che esso appare ovvio, naturale agli occhi degli intervistati, ma non tale da riuscire a fare la differenza rispetto ai concorrenti.



La prevalenza della valenza media si mantiene anche per la voce *Aggiornamento di metodologie/procedure di programmazione e/o produzione* (Grafico 12.6). Anche in questo caso sembra di potersi affermare trattasi di programmi di impatto marginale.

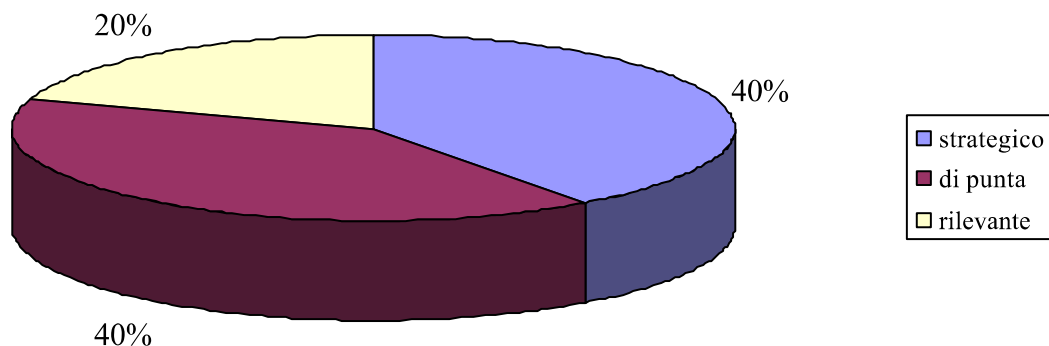


Un discorso analogo a quanto appena affermato vale anche per l'*Automazione industriale* (Grafico 12.7), dove la valenza “di punta” primeggia ben nel 62% dei casi. Né sorprende veder considerata l'automazione industriale come un processo che avviene senza soluzione di continuità in azienda; ovvero senza bisogno di implementare programmi specifici in tal senso.



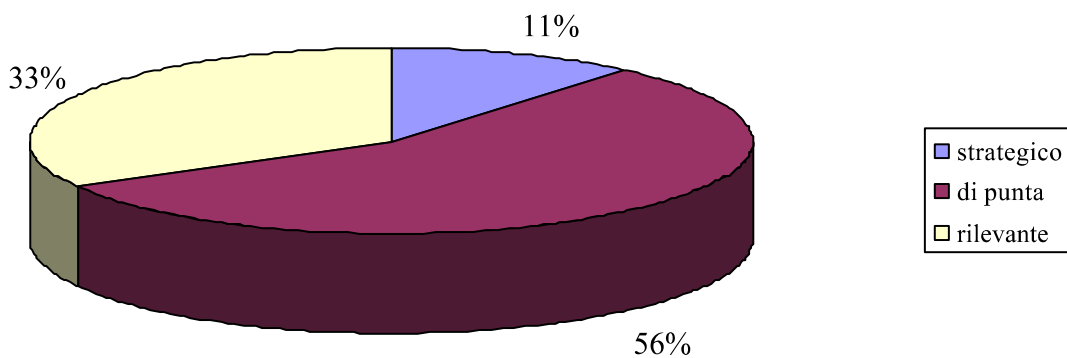
Per *Impiego di nuove tecnologie* (Grafico 12.8) emerge una sostanziale parità tra il valore “di punta” e quello “strategico”. Per tale variabile è plausibile un inquadramento simile a quanto affermato in precedenza.

Graf. 12.8 - Impiego nuove tecnologie



In realtà anche per *Collaborazione con altre aziende* (Grafico 12.9) emerge una netta prevalenza del valore “di punta” rispetto quello “strategico”, quasi che tale collaborazione fosse effettivamente ritenuta come un aspetto ovvio, spontaneo. È pur vero che il 33% di coloro che hanno scelto tale *item* gli attribuisce il valore “rilevante” (il più alto fra le nove variabili considerate).

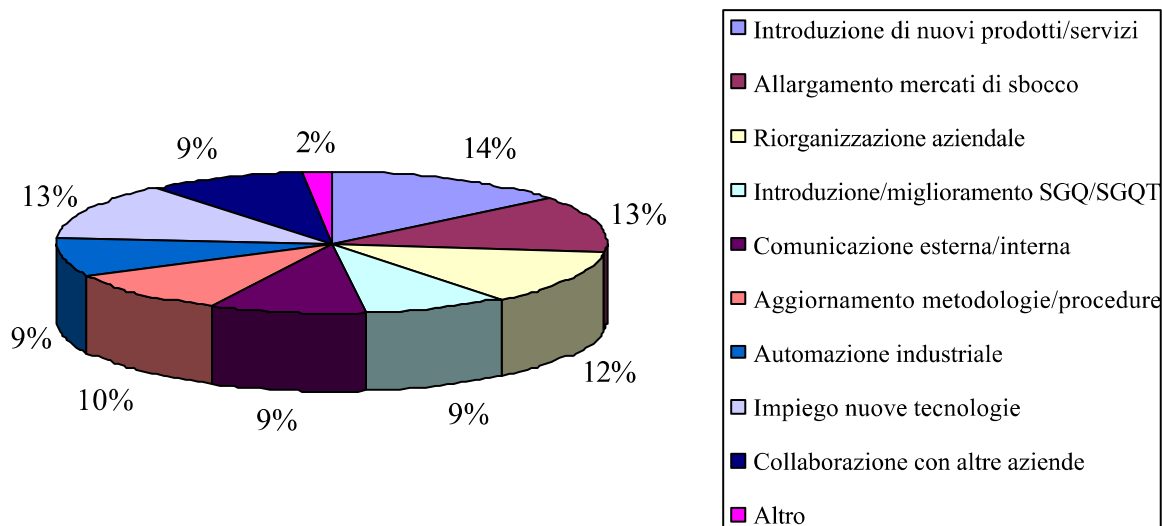
Graf. 12.9 - Collaborazione con altre aziende



Nel complesso, premesso che la valenza più bassa, in questo caso “rilevante”, non prevale mai, sembrerebbe che l’attenzione degli operatori si concentri solo su alcune variabili concordemente ritenute le più importanti in assoluto. Compiendo anche in questo caso una valutazione complessiva

atta a sintetizzare i giudizi di merito delle singole risposte ponderate per il peso qualitativo dei tre suddetti livelli di *rating*, si ottengono i risultati riportati nel Grafico 12.10.

Graf. 12.10 - Programmi di miglioramento competitivo da intraprendere (ponderato)



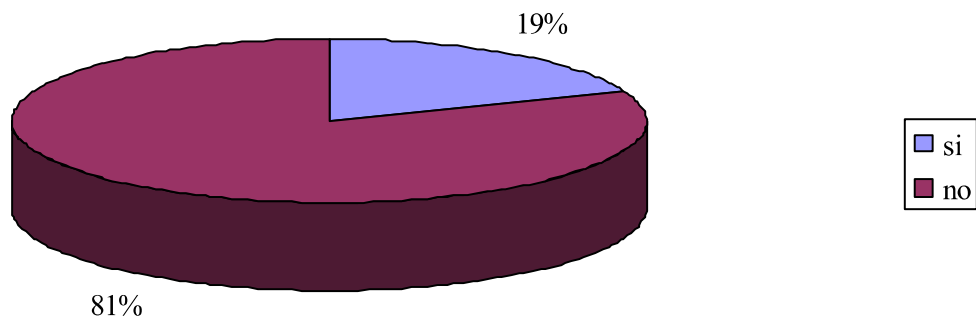
Emerge, come si nota, una certa omogeneizzazione dell'importanza delle varie risposte e l'*item* più richiamato si conferma l'*Introduzione di nuovi prodotti/servizi* col 14% di importanza, che prevale leggermente sull'*Impiego di nuove tecnologie* e sull'*Allargamento dei mercati di sbocco* (13%). Seguono la *Riorganizzazione aziendale* col 12%, l'aggiornamento delle *metodologie/procedure di programmazione e/o produzione* (10%) e gli altri quattro programmi col 9%.

Si tratta, nel complesso, di risultati in linea con le attese di aziende che, come ripetutamente ribadito, appaiono ben consapevoli dei cambiamenti che avvengono all'esterno dell'azienda e degli interventi da porre in essere anzitutto dal versante del differenziale tecnologico per mantenere la propria posizione competitiva. Il problema è la difficoltà di far fronte alle necessità emerse.

È stato poi chiesto agli intervistati di precisare se negli ultimi tre anni i progressi tecnici e tecnologici avessero determinato la scomparsa di alcune figure professionali all'interno dell'azienda; in particolare quelle di basso profilo. Come emerge dal Grafico 13, sebbene l'intervallo temporale considerato fosse limitato, nel 19% vi è stata una risposta affermativa.

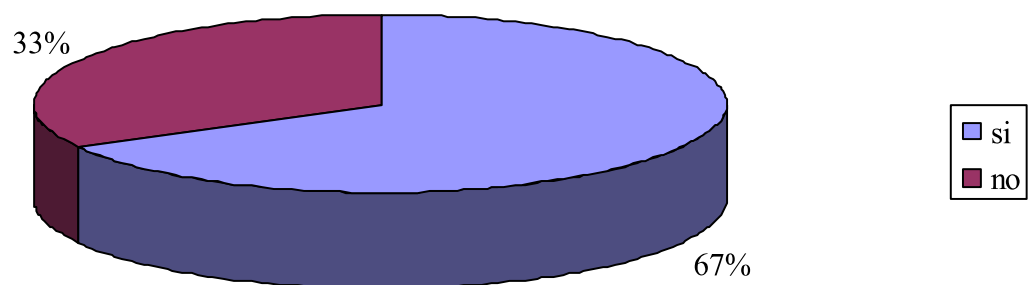
Solo pochi intervistati, tuttavia, hanno saputo indicare quali sono state le figure professionali in esaurimento; peraltro ognuno dei pochi rispondenti ha indicato figure diverse dagli altri. In generale, ad ogni modo, sono state indicate figure di basso profilo non specializzate i cui compiti potevano essere sostituiti dal frutto del progresso tecnico e tecnologico (macchinari o *software*).

Graf. 13 - Scomparsa di figure professionali



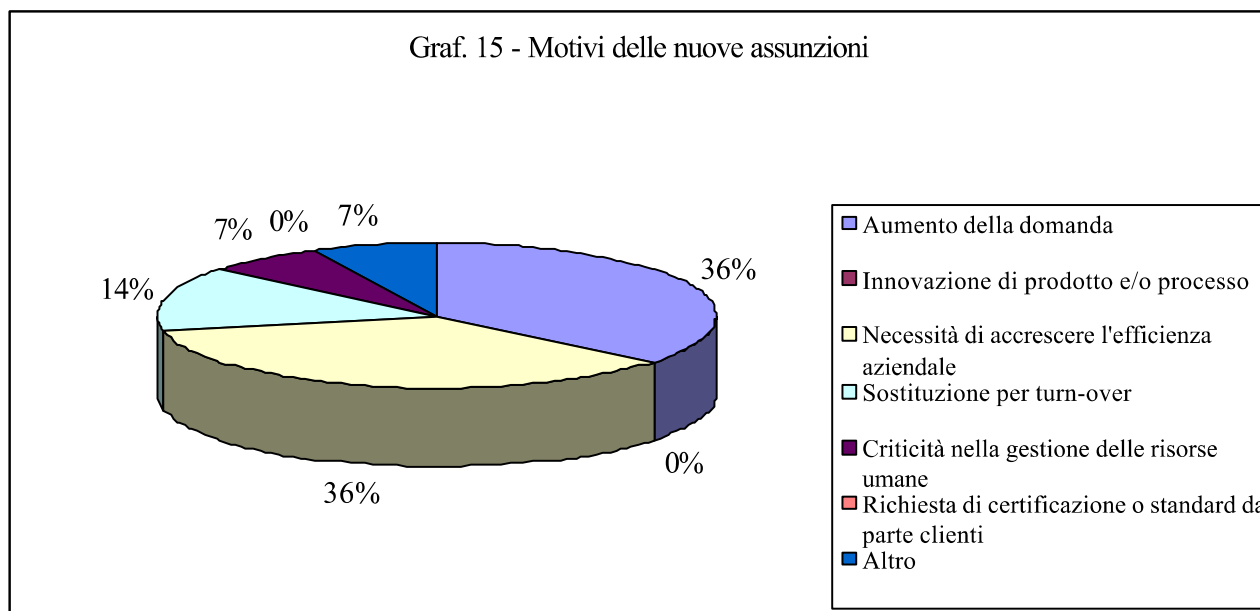
Una domanda importante alla luce dell'attuale crisi economico-finanziaria internazionale ha riguardato l'avvenuta assunzione di nuovo personale; sempre nell'arco dell'ultimo triennio. È da rilevare con una certa piacevole sorpresa che ben il 67% degli intervistati ha risposto affermativamente (Grafico 14). Si tratta di capire, ovviamente, fino a che punto incide il normale effetto di rotazione di dipendenti che vanno via o in pensione e fino a che punto si tratta di effetto conseguente a piani di espansione; ovvero di aumento dell'occupazione netta.

Graf. 14 - Assunzione di nuovo personale



Nello specifico, le ragioni alla base di tali assunzioni sono state dettate (Grafico 15) anzitutto dall'*aumento della domanda finale* e dalla *necessità di accrescere l'efficienza aziendale* (entrambi col 36%), seguite dalle necessità di *rimpiazzare il personale pensionato* solo nel 14% dei casi. Marginale l'incidenza di *criticità nella gestione delle risorse umane* e di *altre motivazioni* (entrambi 7%).

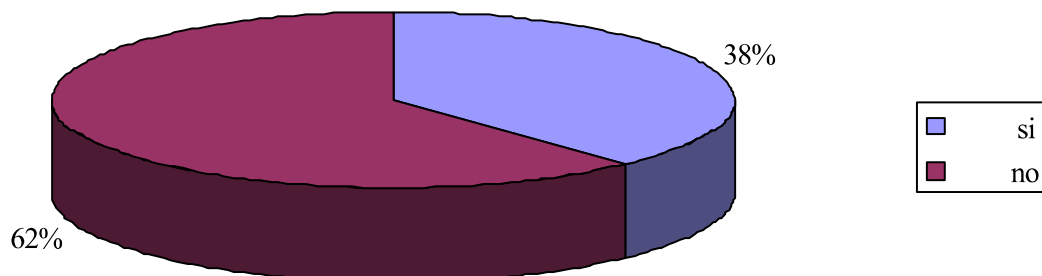
Non ottengono riscontri (0%) le motivazioni inerenti la necessità di figure più specializzate per far fronte all'*introduzione di innovazione di prodotto e/o di processo* né la richiesta di *certificazioni di qualità o altri parametri da parte della clientela*; come se per queste due attività ci si rivolgesse all'esterno dell'azienda con politiche di esternalizzazione. Questione che riconduce ai commenti del grafico 8.



La maggioranza degli intervistati, ad ogni modo, non ritiene che esistano difficoltà di reperimento di personale con un bagaglio di conoscenze, specializzazioni e competenze adatto alle soggettive esigenze aziendali (Grafico 16). Coloro che hanno dichiarato di aver avuto difficoltà, il 38% del totale - comunque una quota non piccola -, elenca una serie di mestieri e professionalità assai variegata e funzionale al proprio business che vanno dal tecnico programmatore al marittimo *tout court*, per citare due esempi di professioni generaliste, oppure al pittore, carpentiere ed ebanista navale nonché dall'operaio specializzato, per ricordare figure "dedicate".

Solo in poche casi si espone la difficoltà di recuperare professionalità con competenze assai elevate, quali il direttore di produzione o il responsabile dell'ufficio acquisti. Una questione alla quale già si è accennato e su cui si ritornerà a breve con riferimento alle domande della terza sezione.

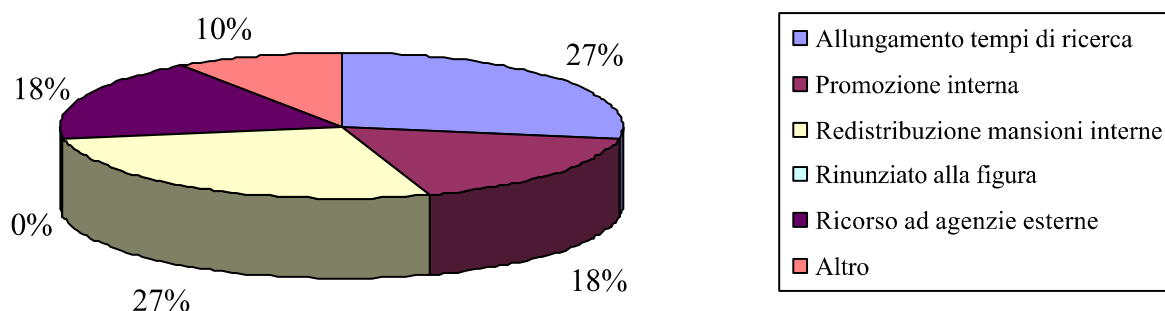
Graf. 16 - Difficoltà di reperimento delle figure professionali



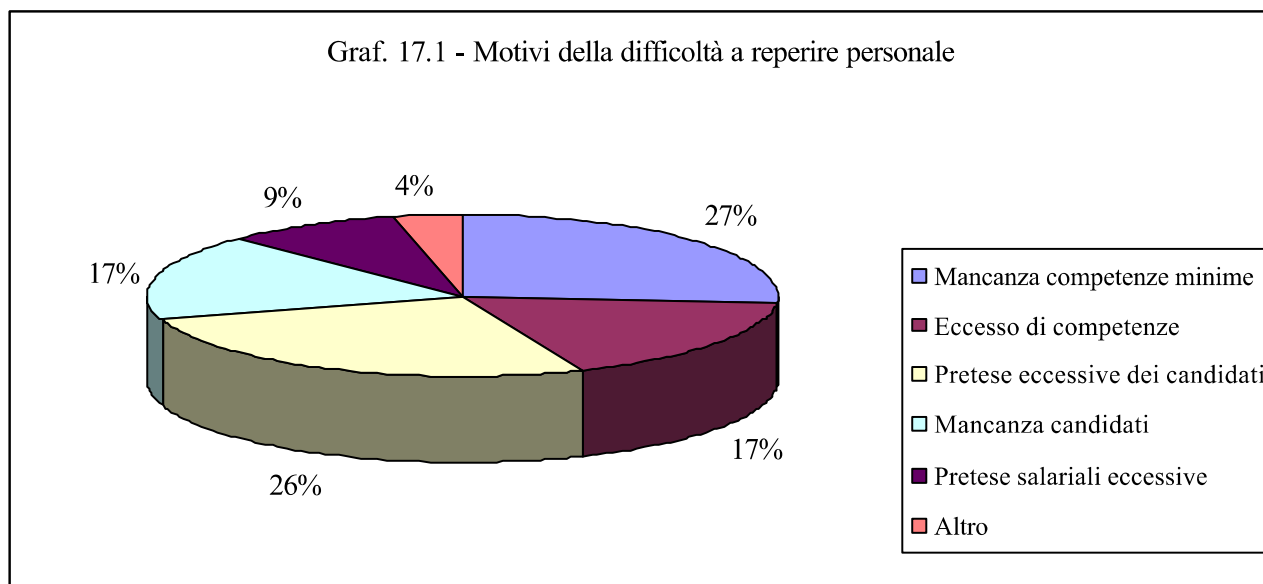
A fronte di plausibili difficoltà di reperire la figura professionale ricercata, le aziende hanno reagito (Grafico 17) principalmente limitandosi ad *allungare i tempi della ricerca* o *ridistribuendo le mansioni* (27%) in modo che le funzioni ed i compiti relativi a quella particolare figura venissero svolte da altri dipendenti. In alternativa si è *promosso al ruolo ricercato* (18%) qualche dipendente interno che più si avvicinava alle caratteristiche richieste, oppure utilizzato delle nuove *professionalità reperite tramite agenzie/società esterne* (18%).

Seguono altre soluzioni specifiche nel 10% dei casi. Nessuno dichiara di aver rinunciato alla ricerca di personale.

Graf. 17 - Alternative alla difficoltà di reperimento di personale



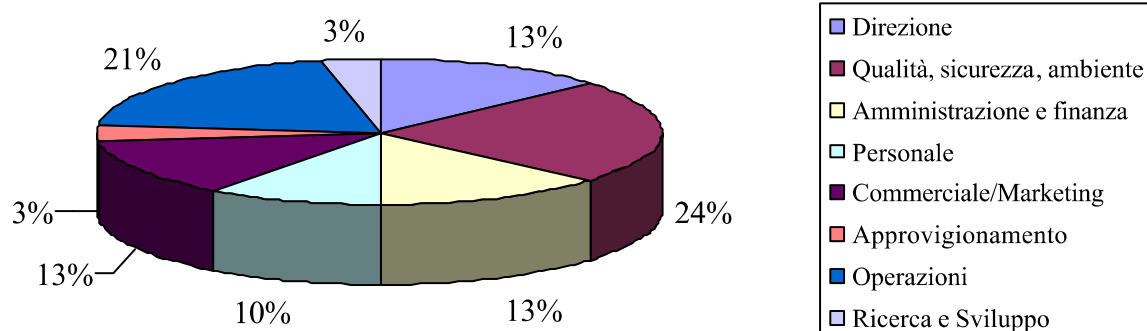
Le ragioni sottese alla difficoltà di trovare la figura professionale ricercata sono da ascrivere anzitutto (Grafico 17.1) alla *Mancanza di competenze minime da parte dei candidati* presentatesi o alle eccessive pretese (non di tipo finanziario) da parte di questi ultimi (27%). Seguono la presenza di candidati *overqualified* o la vera e propria *Assenza di candidati* (18%); completano il quadro eventuali *Pretese salariali eccessive* (10%).



Una successiva domanda ha cercato di indagare le aree aziendali in cui le figure professionali operanti necessitano di ulteriore qualificazione. Dal Grafico 18 si nota che l'area principale, tra quelle 8 già ricordate in precedenza, riguarda la *Sicurezza, qualità ed ambiente* (24%), seguita dall'area *Operativa/produzione* (21%) nonché da quelle *Direzione, Finanza ed amministrazione* e *Commerciale/marketing* (13%).

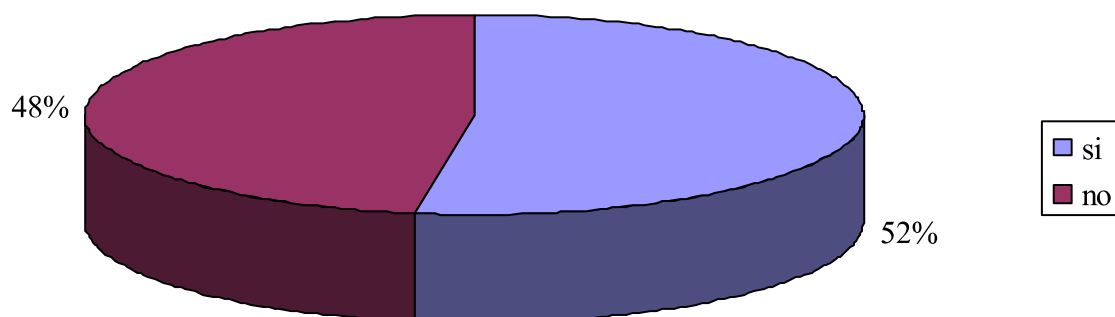
Personale (10%), *Approvvigionamento* e *Ricerca e sviluppo* sono le aree meno interessate da evoluzioni dei fabbisogni (3%). Ancora una volta emerge distintamente l'effetto "trascinamento" imposto dall'opportunità di immediato adeguamento alle normative piuttosto che l'investimento a valere nel tempo.

Graf. 18 - Aree in cui si necessita di riqualificazione delle professionalità



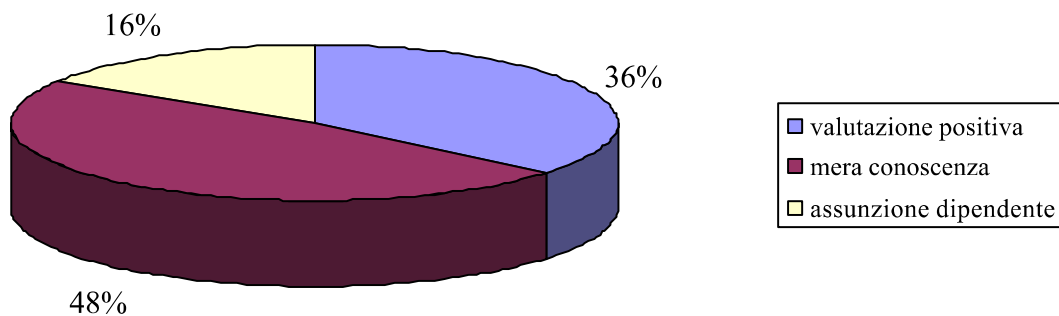
È stato, poi, chiesto agli intervistati l'eventuale conoscenza delle precipe figure professionali derivate dai Poli Formativi per l'Istruzione e la Formazione Tecnica Superiore (IFTTS) del settore trasporti, manifatturiero ed ICT. La maggioranza (52%) ha risposto affermativamente (Grafico 19).

Graf. 19 - Conoscenza figure professionali IFTS



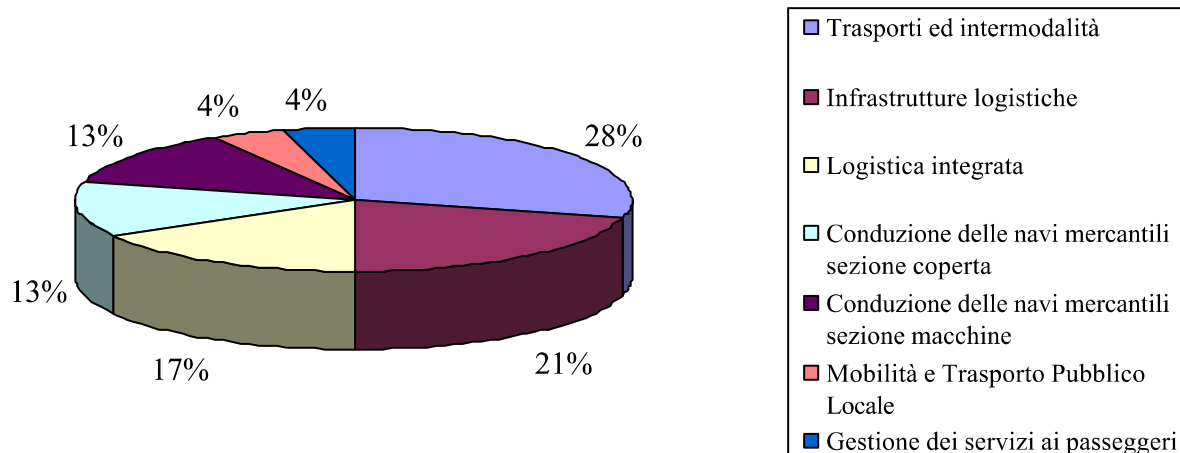
Ad un maggiore livello di dettaglio, il 36% degli intervistati ha dichiarato una mera conoscenza di tali IFTS, il 48% oltre a conoscerli li valuta positivamente ed il 16% dichiara di aver assorbito almeno un dipendente che proviene o che ha partecipato ad un IFTS (Grafico 20). In ogni caso le risposte fanno quasi esclusivo riferimento agli IFTS del settore Trasporti.

Graf. 20 - Conoscenza, utilità e presenza IFTS

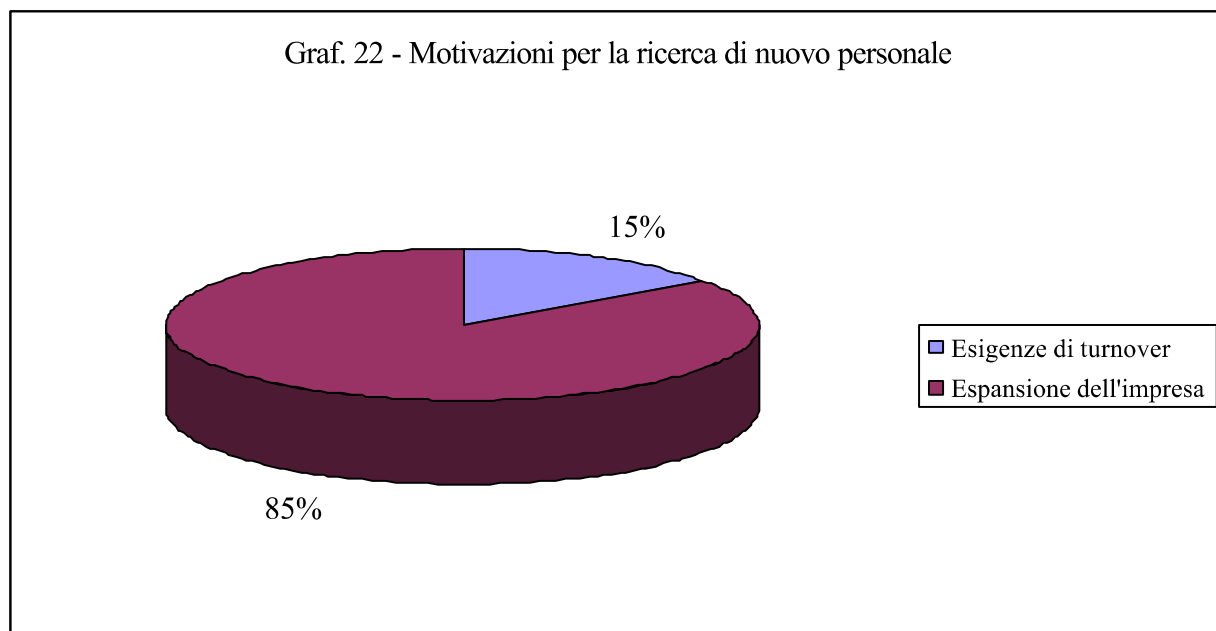


Nello specifico degli IFTS Trasporti Grafico 21), le aziende affermano di conoscere, reputare utili o essere ricorsi principalmente (28%) a quello denominato *Tecnico Superiore del trasporti e dell'intermodalità*, seguito dal *Tecnico Superiore per le infrastrutture logistiche* (21%), dal *Tecnico Superiore per la logistica integrata* (17%), dal *Tecnico Superiore per la conduzione delle navi mercantili sezione coperta e sezione di macchina* (entrambi col 13%). Seguono il *Tecnico Superiore per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico Locale* (4%) ed infine il *Tecnico Superiore per la gestione dei servizi ai passeggeri – commissario di bordo* (4%).

Graf. 21 - Conoscenza IFTS Trasporti

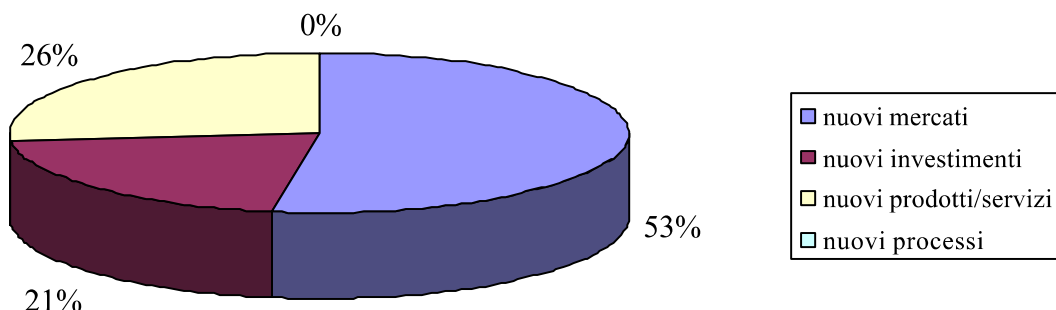


Riguardo ai motivi che potrebbero indurre alla ricerca di nuovo personale nel prossimo triennio 2010-2013, prevale nettamente l'obiettivo di assecondare l'espansione dell'impresa (85%), mentre le esigenze di *turnover* sono limitate (Grafico 22). Si conferma, dunque, quanto già affermato a proposito di una specifica precedente domanda (v. Grafico 15).



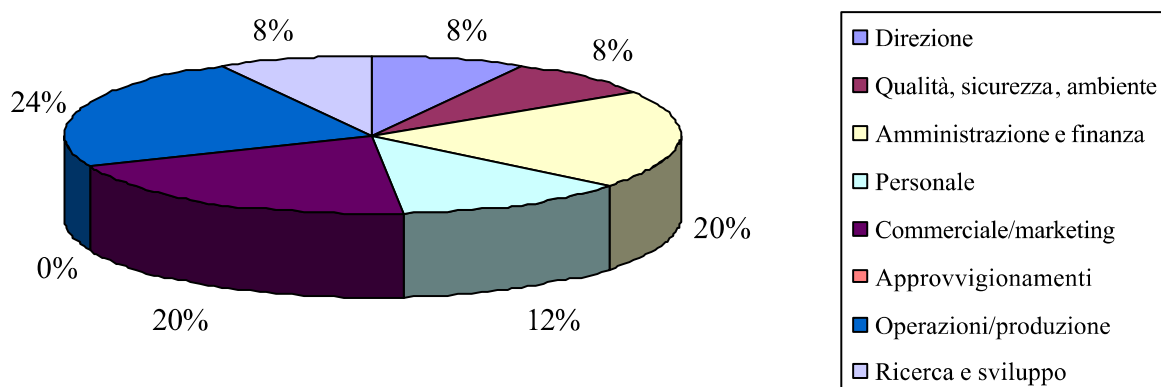
Nello specifico delle esigenze di espansione dell'impresa (Grafico 22.1), la ragione prevalente prevista appare quella di assecondare la *Internazionalizzazione delle imprese entrando in nuovi mercati*, col 53% dei riscontri, seguita dalla *Introduzione di nuovi prodotti/servizi* (26%) e dalla *Effettuazione di nuovi investimenti* (21%); nessuno ha indicato l'*Avvio di nuovi processi produttivi*. Il modello di business, dunque, si prevede rimarrà sostanzialmente lo stesso; un altro aspetto che sembra confermare la cristallizzazione, se non relativa immobilità, delle imprese del campione.

Graf. 22.1 - Regioni di espansione dell'impresa



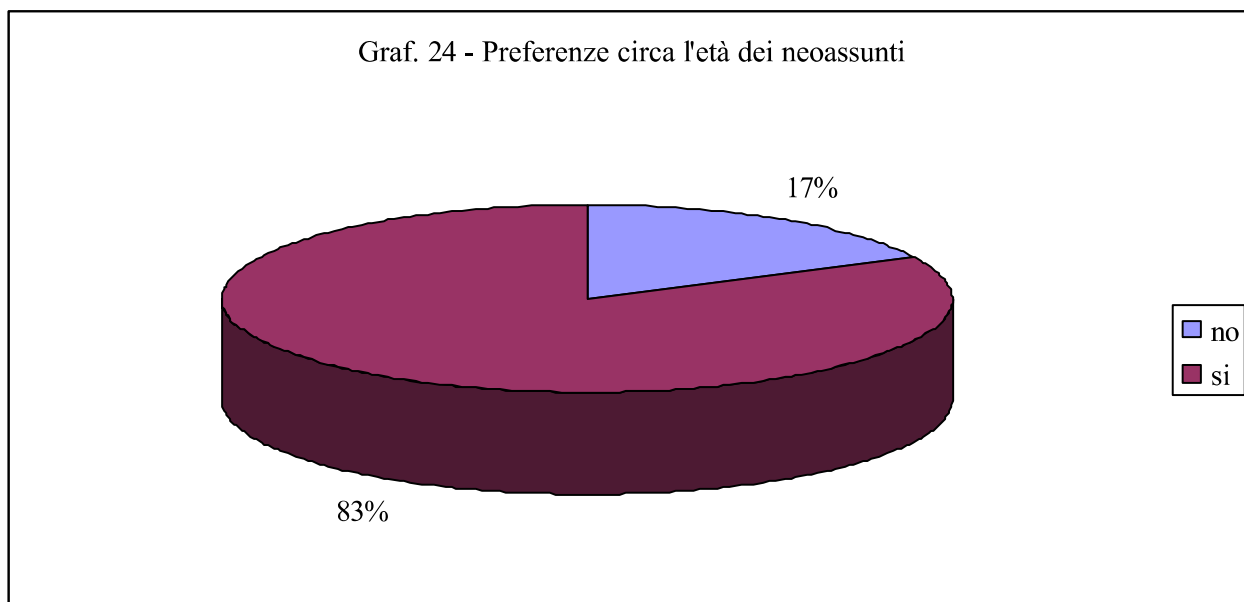
Le Aree aziendali maggiormente interessate dalle nuove assunzioni dovrebbero essere, sempre secondo gli intervistati (Grafico 23), anzitutto l'area *Operazioni/produzione* (24%), seguita da *Amministrazione e finanza* e *commerciale/marketing*, entrambe col 20%, quindi *Personale* (12%), *direzione*, *Ricerca e sviluppo*, *Qualità, sicurezza ed ambiente*, tutte con l'8%. Nessuno ha indicato l'area *Approvvigionamento*.

Graf. 23 - Area aziendale interessata da nuove assunzioni



La stragrande maggioranza delle aziende (83%) mostra di avere delle preferenze circa la fascia di età alla quale rivolgersi per la ricerca di eventuali neoassunti (Grafico 24). Segno tangibile di idee abbastanza definite sul tipo e collocamento dei neoassunti all'interno dell'organizzazione

aziendale.; rimane il fatto che la propensione ad assumere neolaureati sui quali investire nel tempo è modesta.



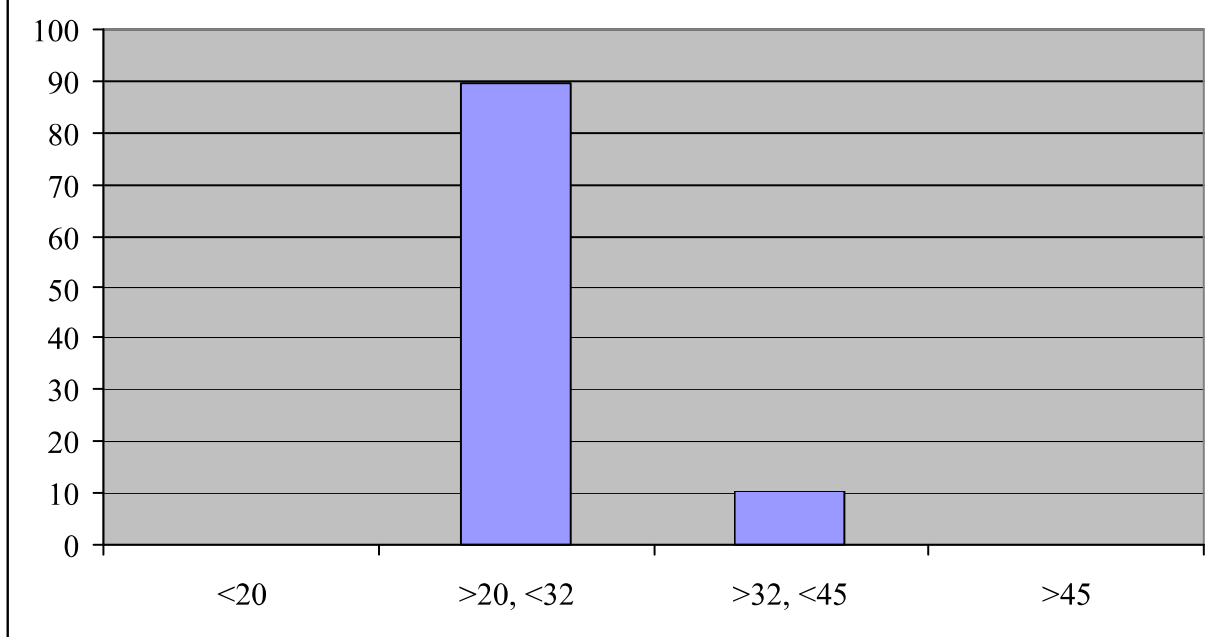
In particolare, nessuna azienda intende rivolgersi a persone con meno di 20 anni o con età superiore ai 45 anni, mentre è già difficile essere richiesti allorché si sono superati i 33 anni (17%). L'intervallo quasi esclusivamente richiesto, dunque, è quello dei 21-32 anni; un'età nella quale, solitamente, le persone hanno terminato almeno gli studi superiori e svolto qualche anno di pratica (o *training*) o specializzazione post-diploma/post-laurea, ma sono ancora plasmabili in funzione delle esigenze aziendali e dell'eventuale collocamento nell'organico (Grafico 24.1).

Sono meno richieste, evidentemente, le persone con esperienza professionale alle spalle o con maggiori competenze esterne che potrebbero avere più difficoltà ad acquisire la cultura d'impresa ed a dividerne la *mission*; queste ultime, peraltro, potrebbero avere un maggiore costo sia in termini di retribuzioni che di conflittualità relazionale dovendosi posizionare in ruoli di rilievo a scapito delle persone interne che già li detenevano.

Un'altra chiave di lettura è la preferenza per i percorsi di apprendimento interno; con i punti di forza ed i limiti ad esso connesso. Oltre ad evitarsi i rischi di cui sopra, il ricorso a percorsi di sviluppo interni delle professionalità garantiscono, solitamente, una maggiore *retention* all'azienda ed ai suoi proprietari da parte dei beneficiari; di contro l'apprendimento esogeno non può che essere limitato, se non miope, alla luce dei tanti percorsi possibili che si sviluppano nelle realtà esterne.

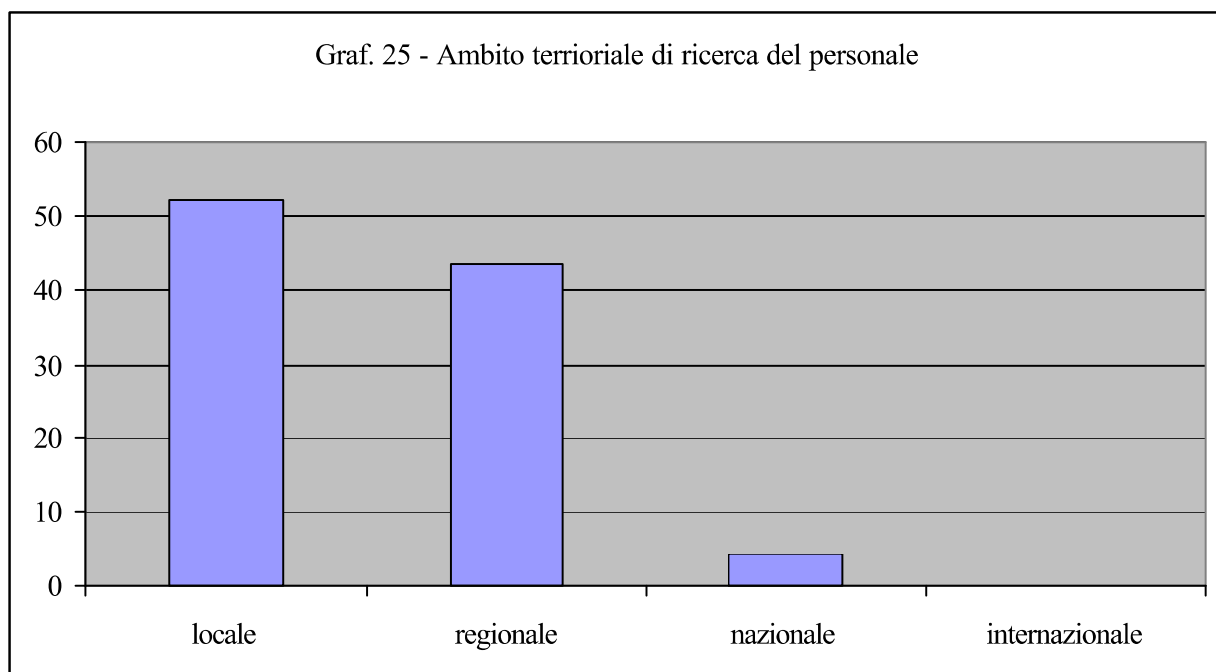
In generale, in ogni caso, tale atteggiamento è da considerarsi un ulteriore riflesso della scarsa apertura all'esterno che contraddistingue la maggioranza delle aziende locali, anche per timore di perdere il controllo aziendale da parte dei proprietari e che finisce per penalizzarne le potenzialità di sviluppo future. Una situazione che, dunque, configge con quanto emerso in precedenza circa la chiara percezione, da parte degli intervistati, del bisogno di accrescere costantemente le competenze aziendali e dunque di confrontarsi su più piani e con più modelli organizzativi e gestionali.

Graf. 24.1 - Presumibile età dei neoassunti



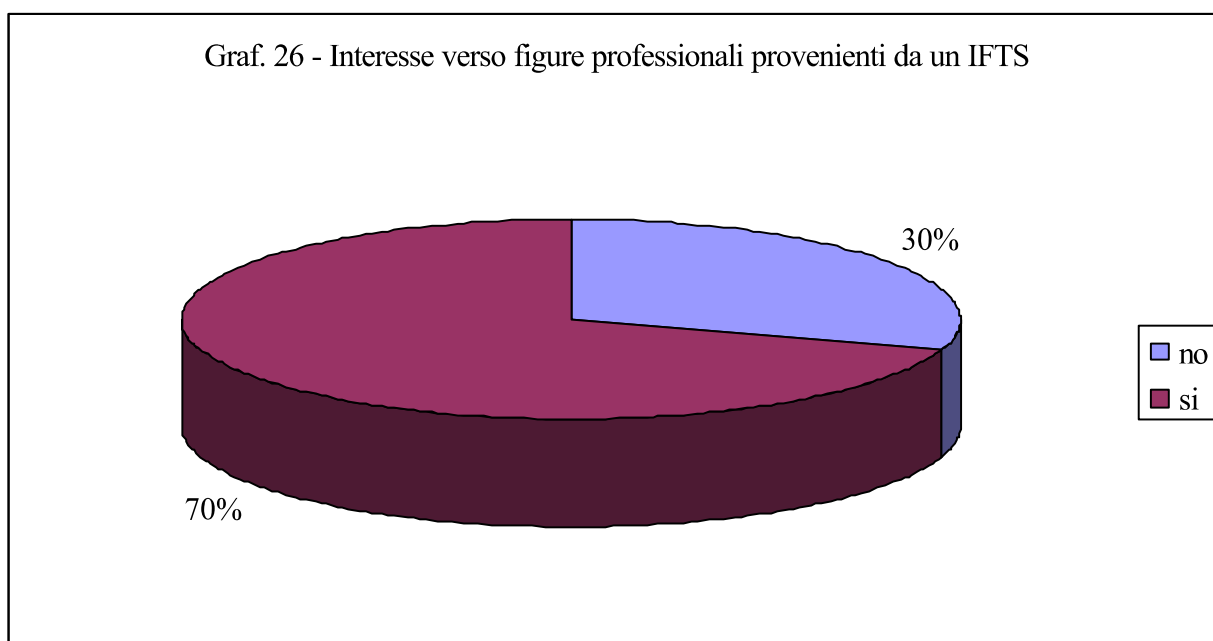
Una conferma di quanto appena supposto si lega al fatto che gli intervistati presuppongono di avviare la loro ricerca di personale in ambito prettamente locale nel 52% dei casi, o a livello al più regionale (43% delle volte). Molto debole il ricorso al livello nazionale (4%) e praticamente nullo quello in ambito internazionale che presuppongono, spesso, la ricerca di professionalità molto avanzate e specializzate; come le figure manageriali di alto profilo (Grafico 25).

Graf. 25 - Ambito territoriale di ricerca del personale



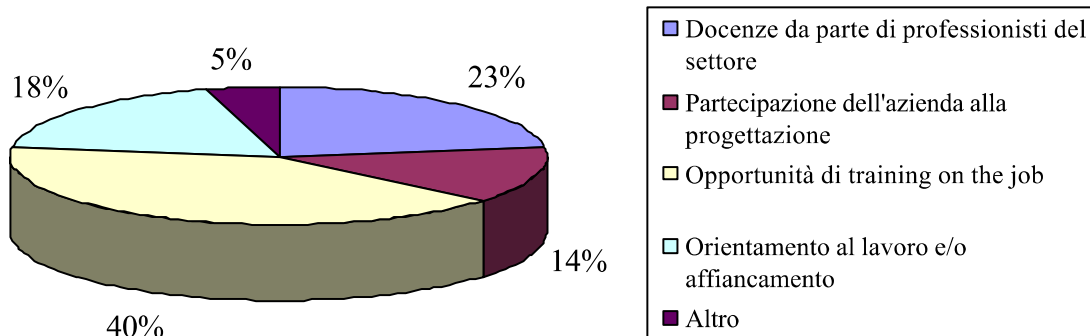
Meno probabile l'ipotesi che tali ultime professionalità siano agevolmente reperibili in loco. Eventualmente, collegandosi alle risposte delle domande precedenti, è più plausibile ritenere che le imprese siano restie ad inserire in azienda persone già molto specializzate che potrebbero alterare (anche in meglio) i rapporti di comando già consolidati.

Gli intervistati, tuttavia, dichiarano un marcato interesse (70%) verso l'inserimento di figure professionali provenienti da un percorso IFTS (Grafico 26). Queste ultime, in effetti, pur specializzate non appartengono a quelle dei manager di elevato profilo, alla cui determinazione concorrono inevitabilmente anni di pratica svolta presumibilmente in più contesti aziendali ed operativi.



Nello specifico degli IFTS, ultima domanda della sezione 2, le imprese ritengono che per accrescere l'efficacia di tali percorsi formativi sarebbe opportuno anzitutto offrire l'opportunità di svolgere un *training* presso le aziende (40%), nonché di favorire l'effettuazione di *docenza da parte di testimoni privilegiati ed operatori economici* del settore (23%), di agevolare l'*orientamento al lavoro e/o affiancamento* (18%) e di far *partecipare direttamente le aziende interessate nei processi di progettazione degli interventi* (14%) (Grafico 27). Seguono altre indicazioni (5%).

Graf. 27 - Suggerimenti per la progettazione di percorsi formativi



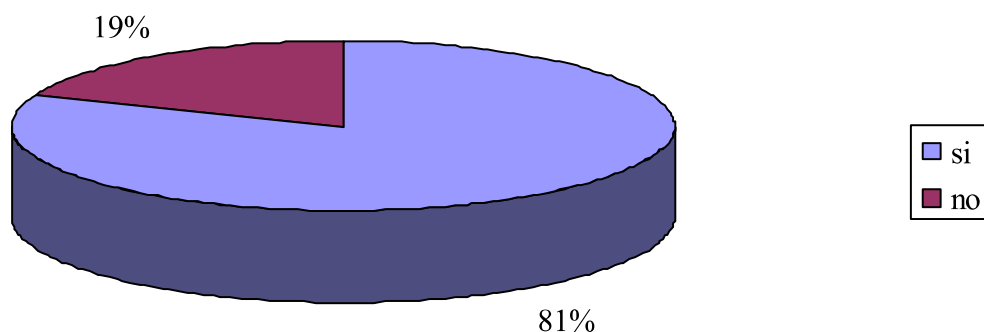
Se ne ricava che gli intervistati desidererebbero un'accentuata aderenza degli IFTS alla pratica operativa nonché una partecipazione più diretta degli operatori professionali ed una maggiore aderenza alle specifiche esigenze aziendali. Aspettativa tipica di molti fruitori dell'output dei corsi formativi allorché, tuttavia, si dimentica che tali corsi formativi non hanno lo scopo, né l'ambizione, di sostituirsi al training sul campo, ma di modellare la *forma mentis* dei partecipanti rendendoli edotti di una serie di possibilità che, forse, in azienda non avrebbero la possibilità di apprendere.

Tanto più che le esigenze aziendali possono essere, come in questo caso, molto variegate e differenziate tra loro. Gli imprenditori spesso dimenticano queste esigenze.

La terza parte del questionario ha mirato ad indagare il rilievo attribuito alla formazione da parte dei soggetti intervistati. Lo scopo è anche comprendere fino a che punto le imprese credono in questo strumento e quanto sono disposte ad investirci.

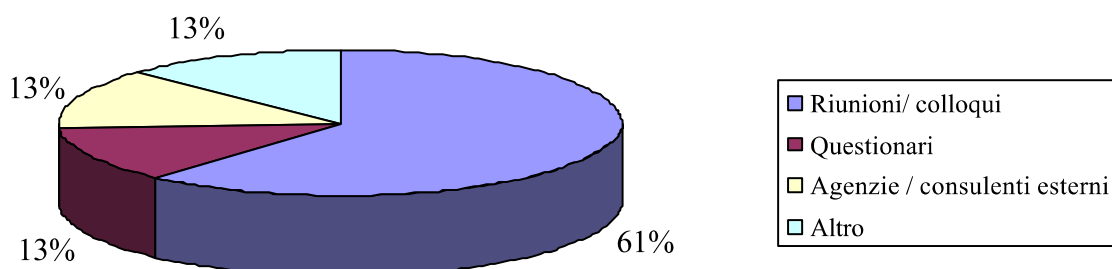
Una prima domanda tenta di sapere se l'azienda rileva internamente i fabbisogni del personale che ha bisogno di aggiornamento e/o riconversione. È interessante rilevare che ben l'81% degli intervistati compie tale operazione (Grafico 28).

Graf. 28 - Rilevazione dei fabbisogni di formazione



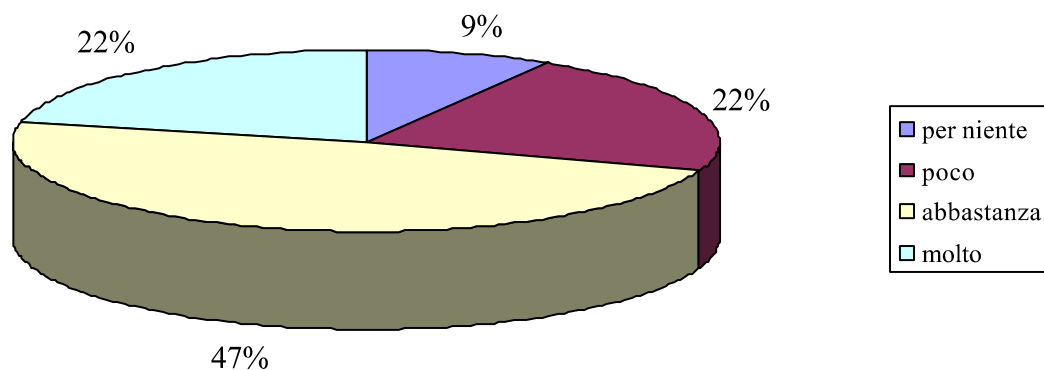
Le modalità di estrinsecazione di tale monitoraggio si esplicano prevalentemente attraverso riunioni collegiali e colloqui individuali (63%); seguono altri canali usuali come il ricorso a questionari o ad agenzie e consulenti esterni (entrambi il 13%). Un residuo 13% degli intervistati ricorre a modalità *ad hoc* (Grafico 28.1).

Graf. 28.1 - Modalità di monitoraggio delle competenze interne



Allorché dai precedenti monitoraggi le aziende hanno evidenziato dei *gap* di competenze, esse hanno reagito in modo *alquanto deciso* nella maggioranza dei casi (47%) ed in modo *particolarmente deciso* nel 22% delle volte. Nel 22% dei casi le aziende hanno reagito *poco* e solo nel 9% dei casi *non hanno dato luogo a reazioni di sorta* (Grafico 29).

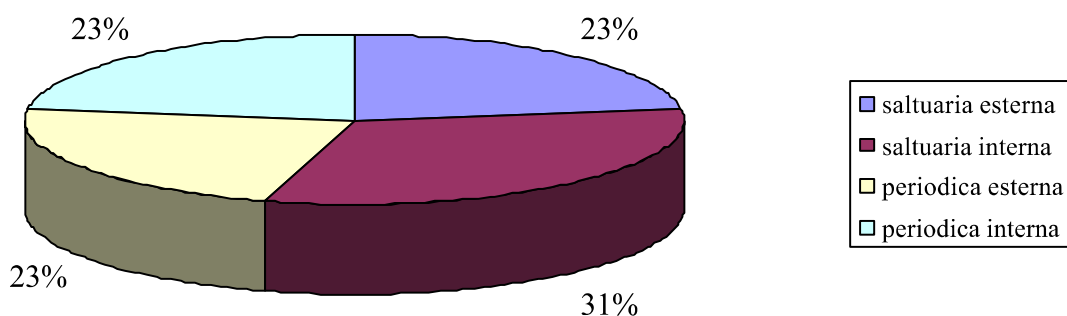
Graf. 29 - Fronteggiamento dei gap di competenze



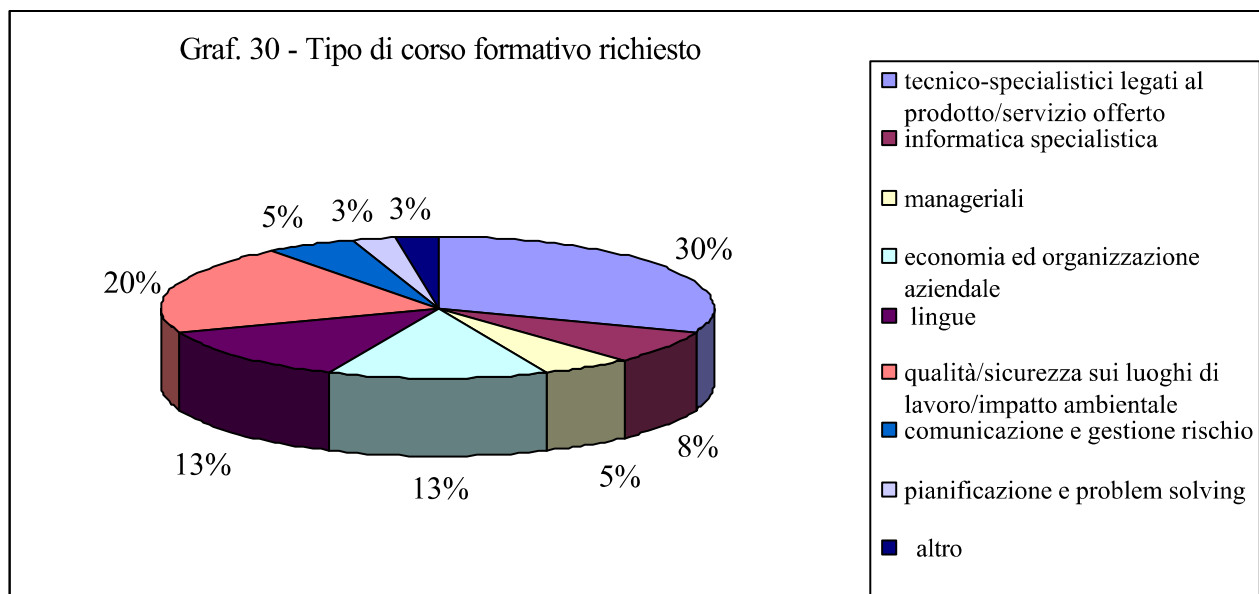
Un riscontro che evidentemente non sorprende alla luce di quanto finora osservato e commentato. La principale criticità delle aziende intervistate, dunque, sembrerebbe quella di una struttura organizzativa orientata alla “conservazione”, piuttosto che allo sviluppo proattivo.

Il tipo di formazione atta a colmare i gap di competenze alla quale sono ricorsi gli intervistati è stato principalmente di tipo *saltuario interno* (31%); seguono con pari rilievo la formazione *periodica interna* ed *esterna* e quella *saltuaria esterna* (Grafico 29.1). Una situazione, dunque, non particolarmente positiva che è allineata a quanto già affermato circa la debole propensione a ricorrere a competenze e professionalità esterne.

Graf. 29.1 - Tipo di formazione adoperata



In relazione al tipo di percorso di apprendimento reputato dagli intervistati più consono alle caratteristiche della propria azienda e del tipo di business, prevale il ricorso a *corsi tecnico-specialistici conformati sul prodotto/servizio offerto* (30%). Seguono i *corsi sulla qualità e sicurezza sul luogo di lavoro*, in adesione alla diffusione della ripetutamente citata responsabilità sociale d'impresa (20%), i *corsi di lingue ed organizzazione aziendale* (entrambi col 13%), i *corsi di informatica specialistica* (8%), quelli *manageriali e di comunicazione e gestione del rischio* (entrambi il 5%) ed infine quelli sulla *pianificazione e di problem solving* (3%) o *altri* (Grafico 30).

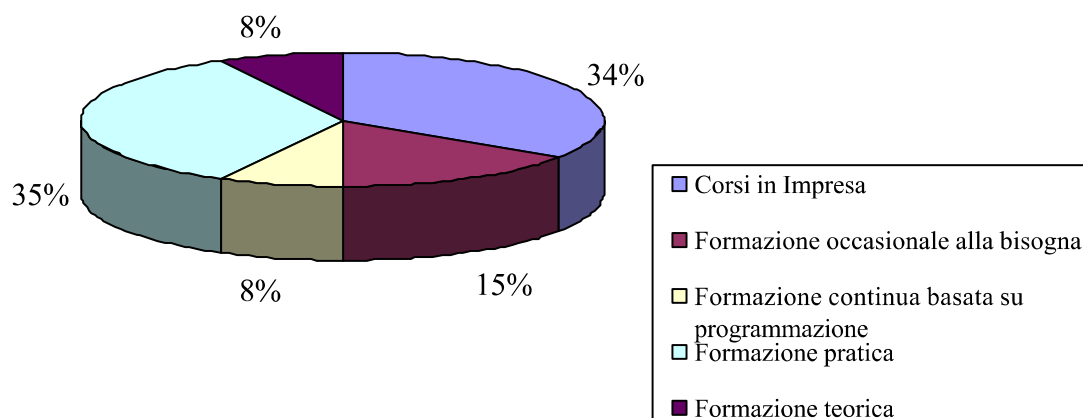


In funzione di quanto finora spiegato, non può affatto sorprendere ritrovare i corsi manageriali agli ultimi posti come importanza. Un bisogno accertato ma che le aziende intendono soddisfare solo per via endogena.

A proposito della formula più adatta per stimolare la partecipazione di propri dipendenti ai percorsi di formazione ed aggiornamento, gli intervistati concedono ampia rilevanza (34-35%) ai corsi *svolti direttamente in impresa* o alla *formazione pratica (learning by doing)* (Grafico 31). Seguono la *formazione professionale alla bisogna* (15%) e la *formazione teorica in generale* o quella *continua basata sulla programmazione* (8%).

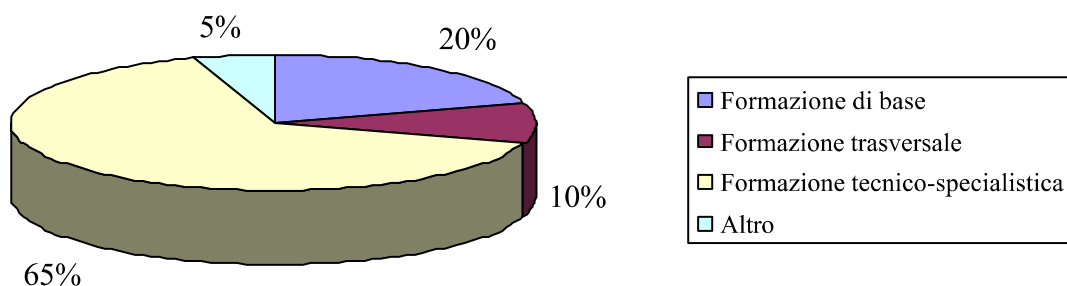
Nessun intervistato ritiene che tali percorsi siano inutili né ha saputo indicare altri percorsi. La assenza di risposte e suggerimenti alle domande aperte, a questa come ad altre domande, appare un aspetto sintomatico di una visione, nonché di un controllo, alquanto limitata della realtà esogena.

Graf. 31 - Percorsi di apprendimento preferiti



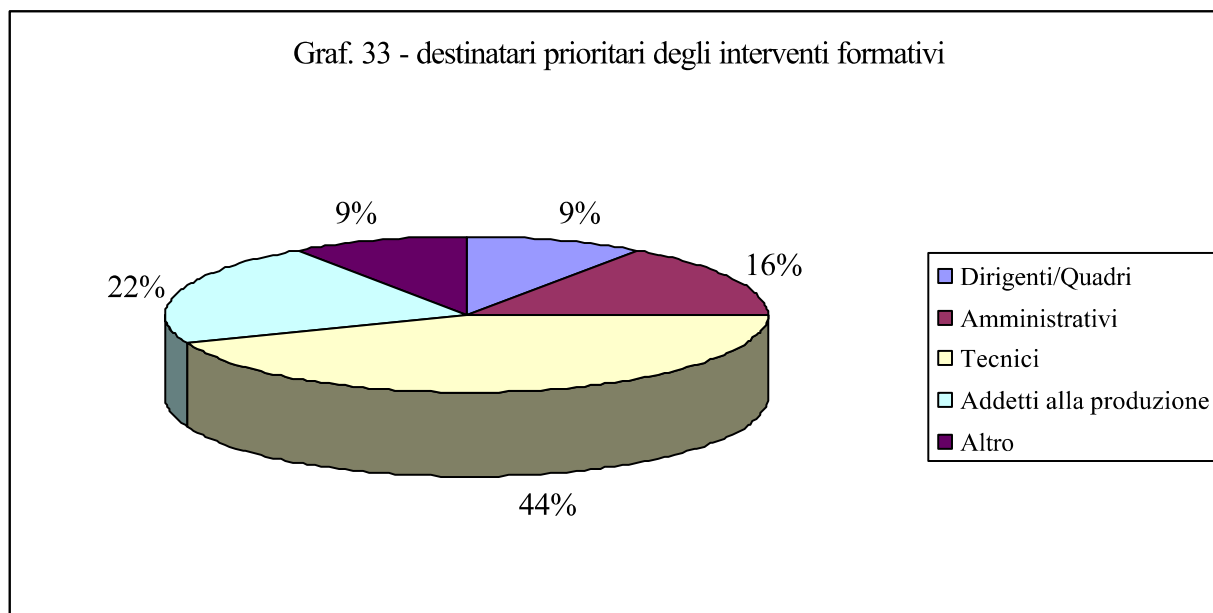
Per migliorare le competenze, la *formazione* più efficace è giudicata (Grafico 32) quella *tecnico-specialistica del settore di lavoro* (65%), seguita da quella di *base* (20%), da quella *trasversale*, come *problem solving* o *abilità di diagnosi* (10%) o da *altre tipologie* (5%). Ancora una volta emerge questa visione “pragmatica” sul ruolo della formazione che, come spiegato in precedenza, rischia di essere anche miope o limitativa delle potenzialità dello strumento formativo.

Graf. 32 - Formazione per migliorare le competenze



In generale, ad ogni modo, il target prioritario da raggiungere con la formazione e l'apprendimento ai fini del benessere aziendale è anzitutto il *personale tecnico* (44%), seguito dagli

addetti alla produzione (22%). Il *personale amministrativo* presenta un 16% dei riscontri, mentre *dirigenti e manager*, alla pari di altro personale, arrivano appena al 9% (Grafico 33).

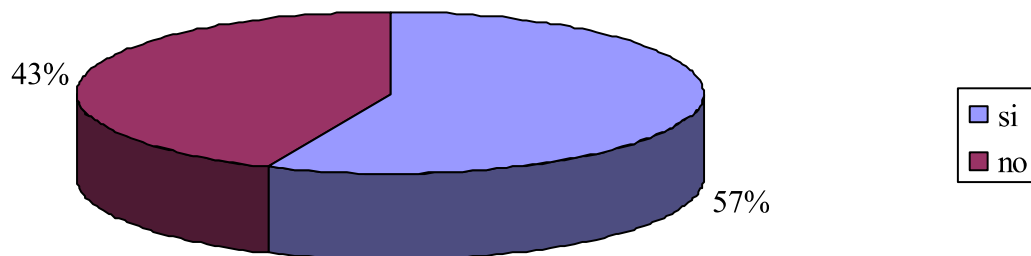


Ancora una volta si conferma il segno di una chiusura verso l'esterno ad inglobare in azienda professionalità di alto livello già consolidate per un miglioramento dell'impostazione strategica nonché, da un versante di vista complementare, anche una certa presunzione da parte del gruppo imprenditoriale e manageriale in essere verso il bisogno di integrare le proprie professionalità. In questo caso prevale il timore di perdere il controllo della propria creatura; anche dal punto di vista proprietario giacché eventuali strategie di ampio respiro possono implicare scelte di ampliamento dimensionale per via esterna.

Un ultimo quesito ha riguardato l'eventuale interesse degli intervistati a far partecipare i propri dipendenti a percorsi di formazione IFTS (Grafico 34). La maggioranza degli intervistati palesa un chiaro interesse (57%); una percentuale forse troppo esigua che ratifica quanto finora detto sulla chiusura verso le fonti di apprendimento di origine esogena alla realtà aziendale ma che attesta anche un chiaro limite nel soddisfacimento degli effettivi fabbisogni delle aziende in un contesto sempre più globalizzato.

Fabbisogni, peraltro, presenti e ben individuati da parte del *management* stesso dell'azienda come più volte ricordato. Circostanza che rende ancora più evidenti i limiti di governo aziendale.

Graf. 34 - Interesse verso la partecipazione ad IFTS



La maggioranza delle aziende, inoltre, indipendentemente dalla tipologia e dal singolo settore di operatività, ricerca figure, non necessariamente con una education di livello universitario o post universitario, che sappiano o che siano in gradi di apprendere temi ritenuti fondanti per il buon esito del governo dell'azienda. Tra essi *l'analisi delle strutture aziendali in base ai processi produttivi ed ai relativi costi* la capacità di *prevedere l'andamento dei costi simulando lo svolgimento dei processi di trasporto*, la capacità di *creare e gestire gruppi di lavoro* nonché *l'utilizzo delle innovazioni tecnologiche nel settore della logistica*, con particolare riferimento alle piattaforme info-telematiche ed ai relativi *software* specializzati.

Data l'atavica ritrosia delle aziende locali ad assumere persone ampiamente formate e di una età mediana, è presumibile che i giovani in possesso o in grado di acquisire tali competenze siano anche quelli destinati a svolgere i futuri ruoli dirigenziali all'interno della stessa azienda. Questi ultimi verranno poi chiamati a mostrare di saper *gestire dell'impresa nell'ottica della filiera intermodale*; dunque di conoscere le interrelazioni di filiera laterali, verticali od orizzontali tra le varie categorie di operatori pubblici e soggetti privati.

Approfondimento ulteriore di quanto sopra, per le aziende logistiche di una certa dimensione che ambiscono a porsi quali *combined transport operator* o *multimodal transport operator* oppure a *third party logistic* o *fourth party logistic* in un'ottica di *supply chain management*, emerge una distinta presenza di figure in grado di saper *gestire ed organizzare le infrastrutture logistiche* di cui si servono o che offrono ai clienti. In questo si sottende sia la capacità di *leggere l'economia del Territorio*, sia domestico che estero, sia di saper *comunicare e promuovere i propri prodotti e servizi* sul mercato.

Da questo punto di vista è cruciale saper *organizzare le attività di un ufficio*, tecnico quanto commerciale, se non dell'intera azienda evitando eventuali ricorsi a costose esternalizzazioni o consulenti esterni (verso i quali i proprietari aziendali hanno una certa avversione); così come essere a conoscenza e sapere utilizzare alcune delle *tecniche di marketing strategico ed operativo*. È, altresì, importante disporre di un'elevata *capacità relazionale* da estrinsecare tanto nei riguardi dei dipendenti che verso l'esterno; in particolare nei rapporti con la Pubblica Amministrazione per lo svolgimento degli iter burocratici e con aziende concorrenti per la creazione di *joint*, consorzi e associazioni temporanee di imprese per scopi commerciali o di "pressione".

In relazione al peso dei settori singolarmente considerati emergono, poi, dei fabbisogni specifici di competenze che è possibile far risalire ad esigenze particolari e settoriali, se non proprio aziendali, a comunque non generalizzabili. Vanno in questa direzione le specificità richieste dal settore della pesca, persone con capacità manageriali in generali in grado di far sviluppare le aziende ed i consorzi, come dal cantieristico (adozione dell'automazione industriale o di innovazioni di processo e di prodotto) o degli spedizionieri (conoscenza delle normative europee).

Analisi sul campo

L'indagine ha riguardato 25 aziende selezionate su base campionaria, con una preferenza per i partner del Polo Formare ed in adesione ad una ripartizione settoriale concordata con il Polo Arcobaleno; col quale si è condivisa anche la strutturazione del questionario. Operativamente, tuttavia, solo 21 questionari sono stati reputati utili allo scopo.

Il campione analizzato si è caratterizzato per una marcata accentuazione sulle aziende dedite ad attività manifatturiere (costruttori e riparatori di navi ed imbarcazioni da diporto) localizzate per l'85% dei casi nella provincia di Napoli. Seppure in maggioranza di dimensioni ridotte (il 45% sono microimprese con meno di 10 addetti), le imprese del campione operano fondamentalmente su scala

internazionale (57%) ed avvertono solo marginalmente degli effetti dell'attuale crisi economica (19%).

Ne è una conferma la disponibilità degli intervistati ad assumere giovane (l'83% ha le idee ben chiare al riguardo e propende per un'età compresa tra i 20 e 32 anni) nuovo personale nel breve termine (67%) per far fronte anzitutto a previsti incrementi della domanda (36%) ed ai conseguenti processi di espansione dell'impresa con l'ingresso in nuovi mercati (53%). Al riguardo non prevedono particolari problemi nel reperimento delle figure professionali di cui necessitano (62%) eventualmente legata alla difficoltà di trovare candidati con le competenze richieste e senza pretese retributive o di carriera eccessive. Per tale motivo la ricerca è limitata sostanzialmente all'ambito regionale. Nel caso gli intervistati non avrebbero problemi ad allungare i tempi della ricerca o a puntare sull'*upgrading* di qualche dipendente.

Entrando nello specifico degli aspetti relativi alla formazione del personale, alcuni intervistati (19%) riconoscono che delle figure professionali sono in via di esaurimento; essi, peraltro, sono molto attenti (81%) a monitorare i propri fabbisogni formativi e di competenze con periodiche riunioni e colloqui con i dipendenti e si adoperano alquanto per fronteggiare eventuali gap di conoscenze ricorrendo, tuttavia, prevalente ad una formazione saltuaria di tipo interno. Modalità che, nonostante i suoi limiti, rimane la preferita dalla maggioranza degli intervistati (34%) anzitutto perché è solitamente di tipo tecnico-specialistico (65%).

Le imprese del campione, peraltro, dispongono di una forza lavoro alquanto giovane (il 35% ha un'età compresa tra i 35 e 40 anni, sebbene quasi esclusivamente di sesso maschile - 87% -) che vanta un buon numero di laureati (19%) e diplomati (42%); dunque ancora modellabile allo scopo. Non a caso essa è interessata da un turnover alquanto basso (85%), segno di fiducia nelle prospettive aziendali.

Ciò non esclude il ricorso a pratiche di esternalizzazione di alcune aree funzionali (mediamente due); in particolare di *amministrazione e finanza* e di *sicurezza, ambiente e qualità* che, non a caso, sono quelle dove si concentrano le possibili nuove assunzioni e dove si manifesta il maggior bisogno di riqualificazione delle professionalità. In realtà quest'ultimo fabbisogno è ben avvertito anche nell'area *operativa*, il *core business* delle aziende, ma alla prova dei fatti queste ultime non sembrano dedicare molti sforzi in questa direzione giacché, ad es., anche il diffuso ricorso a software specialistici (89%) è focalizzato principalmente su attività "ausiliarie" quali la contabilità.

Ad ogni modo, data la buona discreta conoscenza delle figure IFTS (52%), in specie nei propri settori di riferimento ed il discreto affidamento che in esse si ripone (36%), il 70% degli intervistati si dichiara disponibile ad assumere figure professionali provenienti da un percorso IFTS che, coerentemente con quanto sopra affermato, andrebbe migliorata puntando sulle esperienze on the job dei corsisti e rivolta anzitutto agli operatori "tecnici" dell'azienda (44%), nonché a partecipare attivamente alla loro realizzazione (57%). L'elevato, forse eccessivo pragmatismo delle aziende del comparto si rivela anche dal fatto che esse gradirebbero corsi formativi tecnico-specialistici legati anzitutto al prodotto/servizio offerto (30%); come quelli che effettuano autonomamente.

Nello specifico delle competenze, la *conoscenza del mercato e/o settore* e quelle *commerciali e di marketing* sono le maggiormente presenti in azienda, mentre le *tecnico-professionali*, quelle relative alla *pianificazione* ed al *saper lavorare in team* sono quelle che si intende migliorare in primis. In generale, emerge un costante orientamento alla ricerca di competenze di origine gestionale idonee a supportare i processi di ottimale posizionamento sul mercato e di aumento del gradimento del proprio output. Da questo versante, per le sole aziende manifatturiere, conta molto l'adozione di metodologie finalizzate al miglioramento dei livelli qualitativi dell'output, di automazione industriale e di una più diffusa adozione di nuove tecnologie.

Circa le competenze innovative, quelle concernenti la *sicurezza ed all'impatto ambientale* sono di gran lunga le più richiamate, seguite dalle *organizzative*. Le future leve strategiche aziendali, infatti, a loro modo di vedere si baseranno sempre più sull'*ampiezza della gamma dei prodotti/servizi* offerti e sulla *ricerca di nuovi mercati* ma anche sull'introduzione di *sistemi di gestione della qualità*, che necessitano, appunto, di superiori livelli organizzativi. In realtà anche il livello tecnologico degli impianti ed attrezzature e la collaborazione con altre aziende appaiono come variabili cruciali; solo che non di tipo trasversale ma specifiche delle aziende del settore secondario.

Con precipuo riferimento agli scopi della presente indagine, dunque, si evince che le imprese sono interessate agli IFTS a patto che rispondano pedissequamente alle loro esigenze pratiche, operative, rivolte agli aspetti "tecnici". Nello specifico le aziende intendono integrare le proprie competenze anzitutto nelle aree di *amministrazione e finanza* per ridurre il ricorso all'esternalizzazione e le *tecnico-professionali*, quelle relative alla *pianificazione* ed al *saper lavorare in team* per accrescere la competitività futura. *Sicurezza, ambiente e qualità* costituiscono il fulcro delle competenze innovative desiderate dalle aziende per mantenere un'elevata accettazione dei propri output di prodotto o servizi; ma più che altro costituiscono, come noto, una *conditio sine qua* non per essere accettati sui mercati internazionali.

Sebbene tutte le imprese appaiono molto concentrate sulle reali e latenti esigenze del mercato e dei clienti effettivi o potenziali, come lecito attendersi la metà delle imprese del campione rientrante nell'ambito manifatturiero presenta un'accentuazione sul prodotto, l'altra metà sugli aspetti connessi alla gestione del ciclo logistico integrato.

presenza nel Sud Italia di una portualità diffusa, prevalentemente caratterizzata da strutture di piccola dimensione che svolgono per la maggior parte cabotaggio interno e traffico passeggeri e non sono in grado di valorizzare pienamente le potenzialità del traffico merci. I grandi porti del Mezzogiorno sono, invece, vocati al *transshipment*; cioè alla movimentazione di merci e container da trasbordare su navi per il cabotaggio sia interno che Mediterraneo.

Ciò sta a significare che i porti del Sud Italia sono più strutturati per il transito delle merci che per la loro lavorazione e instradamento verso l'interno ed in generale risulta particolarmente carente il complessivo assetto infrastrutturale orientato ai servizi logistici; fattore determinante per l'attrazione e la gestione dei flussi commerciali marittimi. Al riguardo va ricordato che, complessivamente, i porti del Mezzogiorno hanno registrato una lieve flessione nella movimentazione di rinfuse liquide e solide ma anche di teus movimentati, sebbene vi sia un consistente aumento dei carichi generici. Si avverte dunque l'esigenza di un rilancio sistema portuale nazionale e anche del Mezzogiorno, considerate le sue potenzialità.

In realtà i porti del Mezzogiorno non dovrebbero essere considerati soltanto come area di transito nell'ambito delle direttrici che attraversano il globo in senso orizzontale in quanto dai essi si possono raggiungere con frequenza elevata tutti i principali mercati del mondo, con *transit time* adeguati e costi contenuti; ma per non essere esclusi dalle opportunità derivanti dall'internazionalizzazione dei mercati i porti del Mezzogiorno dovranno adeguare le proprie da destinare a servizi di logistica avanzata ed i servizi offerti alla domanda di trasporto intermodale ed alla dimensione dei nuovi navigli.

Oltre agli adeguamenti infrastrutturali connessi alla capacità di servizio, emerge anche una criticità legata all'efficienza, che può risultare determinante nelle scelte dei porti da parte dei *players* marittimi internazionali. Aspetto che coinvolge non solo la necessità di una pianificazione maggiormente coerente degli investimenti e delle necessarie risorse, ma anche di un funzionamento dei mercati dei servizi portuali maggiormente basato sulla competitività.

Nonostante le problematiche esaminate, lo sviluppo del traffico marittimo è la chiave sulla quale lavorare per garantire uno sviluppo anche economico dell'area in quanto consentendo il raggiungimento dei grandi mercati internazionali permette di superare la posizione periferica rispetto al continente europeo. Per l'efficacia della via marittima, in ordine allo sviluppo dei collegamenti internazionali, sono essenziali tre principali condizioni:

- l'esistenza di un adeguato volume di domanda di trasporto, senza la quale non è possibile attrarre i servizi marittimi;
- l'esistenza di porti che offrano un complesso di servizi in grado di poter efficacemente supportare il ruolo di piattaforme interscambio modale;
- una rete di infrastrutture di trasporto terrestri che renda agevole le connessioni delle diverse aree di produzione e consumo presenti sul territorio, non solo con le grandi direttrici stradali e ferroviarie verso i mercati del centro e nord Europa, ma anche con i porti che rappresentano i punti di arrivo/partenze della ben più fitta rete delle "strade del mare".

In quest'ottica le strutture portuali locali non rappresentano più delle realtà tra loro indipendenti, ma stanno acquisendo la caratteristica di una struttura integrata a carattere sistemico che rafforza il loro valore strategico nel mercato dei trasporti marittimi. I fattori chiave che hanno determinato il positivo evolversi di questo processo sono l'ampia disponibilità di servizi marittimi che vengono offerti nei diversi porti e la varietà dei servizi forniti dagli operatori sulle diverse relazioni, in termini di frequenza delle partenze, porti scalati, *transit time*, collegamenti con altre aree economiche via *transshipment*, offerte commerciali (es. servizi *door to door*).

Si deve, quindi, all'elevata qualità complessiva di questa offerta di servizi il fatto che la portualità del Sud venga oggi considerata dagli operatori internazionali come parte integrante del mercato nazionale e internazionale dello shipping. Ai porti del Mezzogiorno fanno capo, oltre alle reti marittime del traffico container intercontinentale, anche i collegamenti delle *Autostrade del Mare*²² che proprio negli scali del Sud Italia hanno l'area di maggiore attività: tra Sicilia, Campania e Puglia è concentrato oltre il 75% delle linee marittime delle Autostrade del Mare e la Sardegna è il punto di riferimento nel Mediterraneo per il cabotaggio obbligato.

Da molti anni che si parla delle autostrade del mare come la soluzione alle carenze e alle strozzature della rete trans-europea, aggravate dalle barriere naturali delle Alpi. Il sistema delle Autostrade del Mare, così come auspicato nella programmazione europea e nazionale, prevede il passaggio da un sistema di "traghettamento" su navi miste passeggeri e merci a uno di servizi dedicati alle merci su navi Ro-Ro o *multipurpose* con terminal attrezzati e localizzati in modo da limitare l'impatto del traffico di rotabili in aree già congestionate intervenendo sulle infrastrutture di adduzione, e la concertazione tra i principali attori in gioco (compagnie marittime, compagnie di autotrasporto, Autorità Portuali, Autorità marittime, Amministrazioni pubbliche, enti locali).

Seppure, per ragioni economiche le navi devono essere utilizzate in modo intensivo, intendendo sia che abbiano un adeguato riempimento sia che non si verifichino lunghi tempi di attesa nei porti, il sistema di trasporto marittimo Ro-Ro si presenta come una possibile alternativa al trasporto "tutto strada" per determinate tipologie di traffico, con caratteristiche specifiche:

- distanze medio-lunghe;
- concentrazione dei traffici verso zone polarizzate in grado di avere flussi quasi bilanciati di andata e ritorno;
- distanza terrestre dell'origine/destinazione delle merci dai porti di sbarco e imbarco non eccessiva in rapporto alla distanza complessiva del viaggio;

L'insieme delle due suddetti reti, oggi distinte, potrebbe offrire un reticolo integrato atto a coprire ogni tipo di collegamento necessario e possibile nel Mediterraneo da cui dipende la crescita dell'"industria logistica" meridionale. Allo scopo si palesa sempre più indifferibile l'esigenza di migliorare l'accessibilità dei porti sia sotto il profilo delle infrastrutture adeguate alle esigenze delle compagnie armatoriali (accosti, banchine, spazi retroportuali, servizi efficienti di carico e scarico...), sia delle infrastrutture lato terra con particolare riferimento alle vie di comunicazione stradali e ferroviarie nonché di incrementare il numero e le dotazioni dei centri logistici intermodali.

La politica di sviluppo del settore potrebbe pertanto essere implementata su una serie di azioni che comprendono la tariffazione, promozione dell'intermodalità e della logistica, investimenti in nuove opere infrastrutturali per rispondere in modo adeguato alle nuove esigenze poste dall'evoluzione qualitativa e quantitativa dei flussi di traffico merci e passeggeri. Tale politica dovrebbe essere di ampio respiro e di lungo periodo in quanto il traguardo da raggiungere è permettere all'offerta di rispondere in modo efficiente dal punto di vista della qualità dei servizi ed efficace dal punto di vista della riduzione dei costi, con una tempistica coerente al rapido evolversi degli scenari di interscambio mondiale e una visione sistemica e intermodale.

²² Introdotte nel 2001, le Autostrade del Mare hanno compiuto progressi lenti. Per incentivarne l'uso è stata introdotta la misura dell'Ecobonus, incentivo nazionale diretto a tutti gli autotrasportatori, che consiste in un rimborso economico fino al 30% del costo dei biglietti marittimi. Allo stato attuale i mezzi pesanti che utilizzano abitualmente Autostrade del Mare sono circa 1.500.000 l'anno, determinando una capacità di riempimento di stiva che si attesta intorno al 50%.

La presenza nel Mezzogiorno di alcune dotazioni settoriali significative può rappresentare un elemento importante dal quale partire per sviluppare progetti infrastrutturali di integrazione logistica, per la cui realizzazione sono però determinanti una più efficace programmazione degli interventi e una più coerente allocazione di risorse finanziarie, pubbliche e private. In particolare, il riferimento è per l'infrastrutture del porto per la quale vanno considerate anche alcune caratteristiche più strettamente collegate alla loro capacità di servizio, soprattutto nel settore più dinamico che è quello riguardante il traffico container.

È, però, da rilevare che nella programmazione nazionale manca ad oggi un disegno, attraverso interventi coerenti ed integrati, di un "sistema portuale". Un approccio di questa natura risulta particolarmente importante per gli investimenti infrastrutturali nei porti, che sono notoriamente caratterizzati da onerose e impegnative immobilizzazioni, la cui realizzazione non può essere lasciata ad una incontrollata concorrenza tra scali, col rischio di dispersione della già limitate risorse pubbliche.

Rilevante è anche il problema della qualità delle infrastrutture che deve essere orientata non solo ad aumentare la capacità di attrazione dei flussi ma anche a favorire lo scambio modale e le interconnessioni con le reti (strade e ferrovie), risolvere le situazioni di saturazione e di congestione delle infrastrutture e del territorio in cui sono ubicate e sviluppare la retroportualità. Ciò al fine di poter sfruttare le evidenti e rilevanti possibilità di lavorazione dei transiti sia nelle aree portuali sia nel raccordo con gli interporti.

Qualche riferimento al miglioramento dell'accessibilità terrestre ai porti del Sud Italia è comunque presente in un quadro di programmazione che prevede già nel breve e medio periodo rilevanti interventi, oltre che di tipo infrastrutturale, anche legati ad aspetti organizzativi in grado di apportare significativi effetti per accrescere l'efficienza della movimentazione delle merci.

La realizzazione delle infrastrutture progettate costituisce, quindi, una componente fondamentale nella valorizzazione del territorio ed un incremento del suo potenziale economico. Il Mezzogiorno può già vantare importanti traguardi raggiunti in relazione alla creazione e al funzionamento di piattaforme logistiche retroportuali che consentono di ampliare il territorio di riferimento degli scali e che offrono efficienti collegamenti e un'offerta di servizi specialistici. Sicuramente ne è un esempio la regione Campania in cui sono presenti due interporti, Nola e Maritanise, pienamente funzionanti e che assolvono anche la funzione di retroporto per gli scali di Napoli e Salerno.

Nello specifico della Campania, ricordando che la Regione non è riuscita a rimuovere diversi limiti strutturali che le hanno impedito di innescare un processo virtuoso e duraturo di sviluppo con un sistema produttivo che rimane frammentato e fortemente esposto alla competizione internazionale, va specificato che molti settori legati all'economia del mare mantengono enormi potenziali ancora inesplorati. Il turismo ne è un lampante esempio; con varie difficoltà di natura logistica nel valorizzare appieno le risorse naturali ed umane di cui dispone.

In generale, alla luce del fenomeno di deindustrializzazione avviato negli anni '80 ed alla progressiva moltiplicazione delle piccole e medie imprese, il settore dell'economia del mare rappresentano ancora oggi quelli che continuano a trainare l'economia regionale. La Provincia di Napoli è sede di rinomate imprese marittime impegnate nel trasporto passeggeri e merci, portacontainer, petroliere, chimichiere, mezzi veloci, nel rimorchio e supply vessel (Grimaldi Group, Grimaldi Holding, Giuseppe Bottiglieri di Navigazione, D'Amato di Navigazione, Fratelli d'Amato, G.F. Group, Aliscafi SNAV, Grandi Navi Veloci, Grandi Trasporti Marittimi, Marnavi, Medmar Navi e Offshore Perseveranza Spa, Rimorchiatori Napoletani Group, Scinicariello Ship Management Spa, Tirrenia...) nonché di circa la metà delle 600 agenzie marittime nazionali. Torre

del Greco, oltre ad essere espressione di un'antica tradizione legata alla pesca e alla lavorazione del corallo, è sede della Deiulemar Shipping, RBD Armatori Spa, ecc. ed è uno dei principali bacini della "gente di mare".

La provincia di Salerno a sua volta ha visto incrementare il traffico commerciale marittimo grazie allo sviluppo delle infrastrutture portuali; ma è anche rappresentativa del comparto pesca che distribuito in modo puntiforme lungo tutto il territorio, concentra una significatività della flotta proprio in questa provincia. Seppure l'attività abbia subito un calo rispetto ai valori del triennio 2002- 2004, infatti, la Provincia detiene il 6,8 % del totale nazionale della produzione marittima e d'acquacoltura.

C'è poi la nautica da diporto che rappresenta un efficace volano di sviluppo ed occupazione, pur evidenziando che in Campania, la mancanza d'adeguate strutture lungo le coste non ne consente una piena esplicazione delle potenzialità. Pertanto, i flussi del turismo nautico sono circoscritti ad alcuni luoghi principali, sebbene la dotazione di posti barca e di infrastrutture portuali sia superiore alla media del Mezzogiorno. L'avvio di numerosi progetti di costruzione o di ampliamento dei porti turistici tra i quali Marina di Stabia, Bagnoli, Procida potrebbe contribuire al forte rilancio del diporto nautico che si è verificato negli ultimi tempi.

La Campania rappresenta la seconda regione nazionale anche per contributo allo sviluppo della Cantieristica navale; in particolare nel diporto nautico. Oltre all'attività di Castellamare di Stabia, cantieri navali sono presenti nelle province di Napoli (52), Salerno (22) e Caserta (7). Anche il comparto trasporti mostra un indicativo incremento del volume degli investimenti e delle vendite con particolare incremento del traffico da crociera e delle attività connesse alla logistica intermodale. Secondo i dati di Confitarma, gli armatori campani rappresentano circa il 40% del totale nazionale e dispongono complessivamente di 520 navi per un totale di 5,4 milioni di tonnellate di stazza. I posti di lavoro delle compagnie armatoriali della Campania, sono diciassette mila, tra marittimi e amministrativi, ai quali si aggiungono altre 10 mila unità, ossia i turnisti che ruotano sugli stessi posti di lavoro, e i 4.000 lavoratori, quasi tutti campani, di MSC (non compresa nei dati Confitarma perché non battente bandiera italiana).

Al pari di molti terminal marittimi, attualmente il porto di Napoli si presenta sul mercato offrendo servizi ai diversi operatori impegnati nei vari business, tra i quali il primo è l'ospitalità e l'offerta delle aziende portuali; crocieristiche e commerciali. Volendo ricostruire quella che in termini economici viene definita la catena del valore "effetto nave", emerge l'importanza in termini di lavoro degli agenti marittimi, terminalisti, commercianti dei terminal, ormeggiatori, piloti, portabagagli, addetti alla sicurezza in terra e in mare, guide turistiche, autisti di autobus, agenti di viaggio, fornitori di servizi accessori (traduzioni, richieste specifiche, ecc.).

È interessante rilevare che, per molte di queste professioni, la quantità di personale impiegato è direttamente proporzionale alla quantità di navi attraccate in un porto ed indirettamente proporzionale al giro d'affari che esso mette in moto nel contesto operativo. In questo ambito si annoverano ovviamente le attività connesse al trasporto e permanenza dei turisti nel territorio, i servizi ristorativi, alberghieri, di trasporto, ecc.

In virtù di quanto sopra, anche grazie alle iniziative degli ultimi anni della Regione per il potenziamento dei servizi di collegamento marittimo, la creazione di nuove stazioni marittime o l'adeguamento di quelle esistenti, la diffusione di servizi di trasporto integrato verso le mete turistiche interne, lo sviluppo della portualità turistica e della cantieristica navale, l'attuale situazione dei mercati del lavoro inclusi nell'economia del mare fanno registrare lo sviluppo e la ricerca di nuove figure professionali. Nei prossimi anni, in previsione del potenziamento dei servizi di collegamento marittimo, dello sviluppo della portualità turistica e della cantieristica navale e

degli investimenti degli armatori campani (sono previste altre 150 unità per un investimento di oltre 10 miliardi di dollari), il fabbisogno di figure professionali è destinato a crescere. Si tratta, tuttavia, di un fabbisogno molto eterogeneo di professionalità che, peraltro, oltre che a livello infrasettoriale, è diversificato anche su base geografica.

Il comparto dell'economia del mare in senso lato, come detto, da oltre un decennio ha avuto un trend di progressiva e costante crescita a differenza di altri settori economici industriali che si sono trovati in situazioni di stallo o in posizione di deindustrializzazione. Tale fase positiva ha riguardato in particolare, le industrie marittime manifatturiere (costruzioni e riparazioni navali, sia della cantieristica navale maggiore sia della nautica da diporto), l'armamento nonché, sia pure in misura più contenuta, la portualità, la pesca e il qualificato terziario che ruota intorno alle attività marittimo portuali (servizi tecnico nautici, logistica, intermediazione, assicurazioni e finanza).

L'aumento dei ritmi di lavoro imposto dalla globalizzazione dei mercati ha accresciuto il costo delle navi sia nell'utilizzo sia nelle soste riducendo i margini di errore ed evidenziando eventuali incompatibilità con i mezzi meccanici di sbarco ed imbarco impiegati o le attrezzature ausiliarie per le movimentazioni in stiva e a piazzale sono parimenti più potenti. Il massiccio ricorso all'elettronica ed all'informatica in tutte le fasi di lavorazione ha, altresì, imposto la diffusione di conoscenze e capacità più elevate, così come di professionalità adeguate per le manutenzioni e le riparazioni.

Ancora, la necessità del coordinamento tra tutti i soggetti interessati (terminalista, fornitore di servizi, agenzie, trasportatori...) con il personale di bordo, spesso straniero, richiede indispensabili conoscenze linguistiche ed operative non sempre agevoli da raggiungere per tutti. Esiste poi la difficoltà di fare coincidere la domanda di impieghi, che spesso è legata a situazioni contingenti di picchi di lavoro, con i tempi della formazione ed informazione prevista dalle normative.

In uno scenario così articolato assume particolare significato ed importanza anche la *formazione professionale*; soprattutto per le mansioni più manuali, spesso appannaggio dei lavoratori stranieri. L'introduzione del "lavoro interinale" e la creazione di un serbatoio di manodopera specializzata non sono riusciti a dare una risposta esaustiva alla domanda di risorse umane professionalmente qualificate nei momenti di punta. In assenza di garanzie occupazionali e salariali i lavoratori per i quali è stato sostenuto un costo di formazione non restano a disposizione, soprattutto quando hanno acquisito una professionalità o hanno capacità elevate.

Ad uno scenario così specifico per il "lavoro portuale" che interessa tutti i terminalisti e tutte le società che lavorano per questi, si aggiungono le tematiche comuni al settore della portualità. L'internazionalizzazione delle normative e l'introduzione delle regole comunitarie amplificano i problemi legati alle regole commerciali, alla *safety* ed alla *security* inaugurando la necessità di politiche di continuo aggiornamento per seguire l'evoluzione costante delle disposizioni.

Il porto, d'altronde, da tempo non è più solo un centro di transito delle merci o uno spazio che offre qualche servizio aggiuntivo, ma richiede, anche se la parola è oramai abusata, una visione "logistica" sistemica che sottende il coordinamento di tutta la filiera. La grande evoluzione delle tematiche ambientali impone, inoltre, anche nei porti un ripensamento delle operazioni e delle modalità di manipolazione, stoccaggio e trasporto. Le politiche delle certificazioni di qualità richiedono, infatti, la certezza delle procedure e dei controlli.

A tutto questo ciascun operatore portuale oggi fa fronte per lo più ricorrendo ad una formazione in azienda, o avvalendosi delle non eccessive opportunità che le associazioni di categoria offrono. La stessa formazione di personale di livello manageriale, che pure è seguita con particolare attenzione dai datori di lavoro, non trova tutte le necessarie risposte. In realtà è da riorganizzare lo

stesso concetto di docenza, anche perché il settore è spesso più avanzato nella realtà operativa che non nelle teorie dei programmi scolastici. Si evidenzia, inoltre, la necessità nei corsi di sviluppare la fase pratica con l'utilizzo della simulazione.

Sulla tipologia degli occupati dei singoli comparti, escludendo quelli impiegati in ambiti istituzionali, sulla scorta di indagini pregresse e studi di settore riportate nell'analisi documentale sono individuabili alcune caratteristiche comuni delle molteplici figure professionali di cui l'economia del mare è alla ricerca con maggiore enfasi; alcune delle quali di tipo inedito. Figure spesso derivanti dalle conseguenze indotte dai processi di internazionalizzazione dei mercati, dallo sviluppo di produzioni di alta qualità, dalla modernizzazione della logistica, dalla marcata compenetrazione tra i comparti dell'economia marittima e l'evoluzione tecnologica degli stessi, nei quali il fattore umano gioca un ruolo di indiscusso valore specialmente nelle dinamiche relazionali e manageriali. La maggior parte di coloro che, attualmente, dispongono delle competenze e specializzazioni richieste presenta un'età media avanzata; molti sono custodi di saperi altamente qualificati, specialmente in settori lavorativi più tradizionali, quali il navalmecanico, la pesca o la navigazione.

Il titolo di studio per l'accesso alle suddette professioni, molte delle quali presentano specifici requisiti, si attesta sulla qualifica professionale o il possesso di un diploma di scuola secondaria superiore; fatta eccezione di alcune figure specialistiche per le quali è richiesta la laurea, nell'ambito della progettazione e del terziario marittimo. Tra i comparti, per alcune qualifiche e titoli professionali nelle mansioni più operative del settore della pesca e del traffico marittimo, è frequente l'assolvimento del mero obbligo scolastico ovvero anche un corso di formazione di breve durata.

Per tutti i comparti si registra uno scarso interesse dei giovani alle nuove professioni marittime, fatta eccezione dell'Ufficiale di navigazione, che con l'istituzione dell'Accademia della Marina Mercantile registra un discreto recupero di aspiranti naviganti e di quelle di origine pubblica in senso lato. Tra le nuove figure maggiormente ricercate spiccano: Marinaio Abilitato; Ufficiale specialista in Security; Addetto alla Security; Ufficiale Eletttricista; Ufficiale Frigorista; Ufficiale Elettronico; Ufficiale Gasista; Inventory Officer; Bar manager; Food & Berverage; Manager; Provision Master; Desk top publisher, commissari di bordo.

Andando ad esaminare le esigenze manifestate per i singoli comparti delle imprese dell'economia del mare della Campania emergono:

- per la *cantieristica navale*: operai specializzati (saldatori, carpentieri, tubisti, ecc) e figure tecniche specializzate (ingegneri navali e ingegneri specializzati in impiantistica). Figure professionali di management in grado di coniugare le esperienze tecnico professionali (ingegneri e progettisti navali) con competenze di carattere gestionale (Project manager) locale e commerciale
- per la *nautica da diporto*: relativamente alla cantieristica navale figure tecniche specializzate operative quali il maestro d'ascia; calafatare, tecnico di materiali compositi, tecnici della manutenzione e di manager con competenze tecniche e abilità commerciali
- per le *attività di ricettività e permanenza a bordo e nei porti*, si segnalano le figure di management portuale, operatore multifunzionale interno del porto turistico per la navigazione il meccanico navale
- per le *attività di supporto* alla filiera trasportistica e logistica (spedizionieri, raccomandatori, corrieri, consolidatori...): ingegnerie ed economisti addetti alla progettazione dei sistemi logistico-trasportistici

- Electronic Chart Displaying Information System (ECDIS)
- Bridge Resource Management (BRM)
- Movimentazione dei carichi
- Manovra e governo di grandi navi e mezzi veloci

4.2 I profili professionali emergenti nell'Economia del Mare

Le interviste ai testimoni privilegiati

Alla luce di quanto espresso sopra e nel resto del Rapporto si riportano i risultati di un'indagine qualitativa effettuata tramite l'elaborazione di sette interviste effettuate presso altrettanti testimoni privilegiati dell'Economia del mare nella realtà locale (rispetto alle cinque previste). Gli attori privilegiati, come è noto, sono soggetti in grado di esprimere pareri qualitativamente qualificati sulla situazione corrente e quella prospettica dell'ambito di riferimento in cui essi operano e/o che costituisce l'oggetto della propria attività. La loro capacità di interpretare i segnali espliciti e, soprattutto, i segnali latenti provenienti dall'ambito di riferimento e la capacità di indicare i fattori di criticità e le linee guida prospettiche da perseguire per sostenere i processi di cambiamento, derivano dalla propria esperienza e dalla posizione che essi occupano nel settore.

Nel caso specifico i sette attori privilegiati intervistati hanno le seguenti posizioni:

- 2 imprenditori o manager che occupano posizioni di dirigenza di associazioni di categoria del settore Logistico e dei Trasporti (L&T);
- 3 rappresentanti di enti istituzionali che svolgono attività di ricerca e studio del settore L&T;
- 2 dirigenti di Enti pubblici che operano in strutture di gestione e di promozione del sistema logistico regionale.

Ad ognuno dei sette soggetti sono state formulate alcune domande inerenti le competenze professionali e le figure professionali prospettiche, i *requirements* dei percorsi formativi, il comportamento delle aziende in materia di gestione delle risorse umane, il livello e l'evoluzione delle competenze e delle professionalità; la differenziazione dei comparti del settore in termini di sviluppo delle risorse umane; il ruolo che possono giocare le Istituzioni. L'indagine è svolta su una base esclusivamente qualitativa e mira a individuare quei fattori e quelle tendenze latenti dalla cui interpretazione è possibile interpretare i futuri percorsi di evoluzione del settore e le relative linee di azioni da formulare ed implementare per superare le fasi di criticità ed aumentare la competitività del settore.

Le competenze ritenute rilevanti sono di tipo composito e multiforme in quanto più intervistati hanno segnalato la necessità di disporre accanto a competenze di base (quali quelle linguistiche, informatiche e giuridico-economiche), di quelle trasversali (quali quelle organizzative e relazionali) e di quelle specialistiche di conoscenza dell'Economia del mare. In linea con questa evidenza è stata segnalata la necessità di competenze di base e gestionali (intese come competenze economiche, organizzative, tecnologiche). Va registrato che la richiesta di un set multiforme di competenze si accompagna in taluni casi alla richiesta di superare la limitata conoscenza tanto del proprio ambito geografico di riferimento quanto del proprio comparto operativo. Ciò alla luce della necessità di disporre di risorse umane sensibili o in grado di comprendere tanto le dinamiche mutevoli dei

traffici sul piano globale quanto di comprendere le dinamiche dell'intera filiera delle operazioni logistiche. Ciò, in entrambi i casi, permette di aumentare la visibilità sulle possibili scelte strategiche ed operative permettendo di sfruttare al meglio le opportunità disponibili sull'intero scenario geografico e settoriale di riferimento.

I testimoni privilegiati hanno, quindi, evidenziato la necessità di figure professionali integrate con caratteristiche polivalenti e trasversali che, partendo da un buon livello di competenze di base, siano in possesso di competenze specialistiche relative al proprio comparto di attività ed abbiano, al contempo, capacità di arricchire un maggiore livello di competenze generali prevalentemente di tipo gestionale e radicate nella cultura logistica in una ottica di *supply chain management*.

Sulle azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo del descritto set di competenze i soggetti intervistati hanno fatto emergere una posizione fortemente convergente verso un percorso di formazione integrato tra formazione formale ed informale da un lato e formazione teorica e operativa. È emerso, in sostanza, la consapevolezza che per le figure professionali richieste, occorre una formazione organizzata di tipo formale (propria delle istituzioni formative) per sviluppare competenze di base e generali di buon livello e una formazione sul campo (mediante stage, tirocini, percorsi di scuola-lavoro, ecc.); una formazione sul campo presso le aziende sia per sviluppare le necessarie conoscenze operative specifiche del comparto sia per favorire la necessaria integrazione tra conoscenze teoriche e conoscenze applicate. A ciò si aggiunge che una tale formazione punta a favorire figure professionali capaci di saper interpretare l'intera filiera dei servizi logistici e dei trasporti in ottica *supply chain*.

Il comportamento delle aziende del settore dell'Economia del mare, osservate nella più ampia accezione di aziende operanti nella catena logistica, relativamente alla gestione delle risorse umane ha caratteristiche eterogenee sebbene generalmente orientate ad una ottica tradizionale (specie nelle aziende minori). Le grandi aziende (armatoriali) hanno una gestione organizzata e orientata alla ricerca delle specifiche professionalità richiesta e alla formazione di quelle necessarie. In un panorama generale in cui emergono difficoltà ad individuare le adeguate professionalità allorquando non vi è una gestione organizzata della funzione, è molto diffusa la pratica dove alla ricerca alla ricerca delle professionalità è anteposta la valutazione della qualità della persona basata sulla conoscenza diretta. Ad ogni modo si segnalano difficoltà nel reperire professionalità specifiche, specie per le professionalità di tipo operativo. Tali motivi sono coerenti con la richiesta di percorsi formativi sul campo in precedenza illustrati.

Il livello corrente delle competenze e professionalità disponibili presenta, secondo gli intervistati, un quadro eterogeneo. Il livello medio è ritenuto generalmente sufficiente con una crescita per competenze e professionalità interne agli specifici comparti. Eccetto che per le aziende maggiori prevale una carenza di disponibilità di professionalità di tipo superiore, capaci cioè di assumere decisioni in ambito strategico e di estendere le proprie conoscenze e capacità decisionale oltre il proprio ambito di attività.

Ciò che emerge con maggiore omogeneità è la preoccupazione di una maggiore difficoltà nel reperire adeguate competenze, conoscenze e professionalità nei prossimi anni. Infatti, gli intervistati evidenziano che, alla luce di un atteso crescente processo di sviluppo dei traffici e del crescente livello di competitività, l'inadeguatezza delle risorse umane necessarie può costituire un fattore di arretramento rilevante per l'intero settore logistico regionale.

Entrando nel merito dei comparti capaci di trainare l'intero settore dell'Economia del mare ed in cui le risorse umane giocano un ruolo chiave è emersa un'ampia convergenza nell'indicare il comparto armatoriale. Contrariamente è emerso che la presenza di carenze nelle strutture portuali costituisce un fattore di freno che limita le potenzialità internazionali dell'intero settore.

Secondo gli intervistati, le istituzioni possono giocare un ruolo importante nel supportare la crescita di competitività del sistema dell'economia del mare. Tale ruolo riguarda l'inserimento e la formazione di competenze superiori di livello superiore (laureati). Ciò può essere fatto con una forte integrazione con le Università, indirizzando le risorse comunitarie verso la formazione superiore, sostenendo l'inserimento dei giovani nel settore, introdurre sgravi fiscali per l'assunzione di giovani formati.

In sostanza ciò che emerge dall'indagine presso i testimoni privilegiati è uno spaccato abbastanza chiaro della realtà del settore dell'economia del mare nella regione, ma anche dell'intero settore dei servizi di logistica e trasporti sul piano generale. Quest'ultimo costituisce tanto un settore ampio in termini di numerosità delle aziende e delle maestranze quanto un settore caratterizzato da una composizione eterogenea di aziende. Tali caratteristiche si riverberano in un fabbisogno di competenze e figure professionali di elevata qualità e affidabilità tanto ai livelli di bassa che di più elevata qualificazione.

Il fabbisogno di risorse umane di più elevata qualificazione richiede competenze composite e multiformi (di base, trasversali e specialistiche) con un particolare accento sulle competenze gestionali orientate ad una visione maggiormente strategica del settore. Allo stesso tempo, coerentemente con quanto sopra esposto e con gli ampi e differenziati fabbisogni formativi richiesti, sono indicati percorsi formativi misti, articolati tanto sul piano della competenze teorico-interpretative che su quelle applicative specifiche dei singoli comparti. Tali percorsi si sviluppano ed emergono da una forte collaborazione tra Istituzioni formative ed Aziende. Emerge, ad ogni modo, la necessità:

- a) di un potenziamento della qualificazione delle risorse umane (particolarmente in vista dell'evoluzione degli andamenti dei traffici e della direzione del commercio internazionale);
- b) di una maggiore attenzione da parte delle aziende alla gestione delle risorse umane.

Quanto esposto risulta coerente con la consapevolezza che le risorse umane costituiscono un fattore di criticità o di forza per la capacità competitiva delle aziende del settore e del sistema economico ad essa collegato.

L'analisi Quality Function Deployment

Le considerazioni sopra riportate relativamente all'analisi sul campo, insieme ai riscontri dell'analisi documentale e a quelli derivanti dai testimoni privilegiati, sono state implementate da un successivo step relativo all'analisi *Quality Function Deployment* (QFD) onde derivare i fabbisogni di competenze degli operatori del comparto dell'Economia del mare e quindi il grado di aderenza delle stesse ai corsi di *Istruzione e Formazione Tecnica Superiore* (IFTS) già operativi. In effetti, la validazione sullo scenario sul futuro delle competenze necessarie a mantenere un livello di competitività sui mercati domestici e internazionali da parte delle imprese campane rientranti nell'economia del mare, è stato realizzato utilizzando una variante del metodo QFD.

Allo scopo, come si è già avuto modo di mostrare, il questionario è stato strutturato anche per raccogliere le indicazioni provenienti dal mondo imprenditoriale circa la ricerca di competenze sottese alle figure professionali già presenti in organico o nuove. Agli intervistati è stato, infatti, chiesto di esporre secondo una scala di valori da 3 a 0 (3 = molto importante.... 0 = non essenziale), sia le competenze in generale, sia specificamente quelle di tipo innovativo da integrare nell'ambito delle professionalità già presenti in azienda.

Molti quesiti, non a caso, sono stati posti in maniera articolata allo scopo di facilitare la successiva elaborazione ed aggregazione dei dati emersi. L'elaborazione dei dati rilevati è stata, infatti, svolta in maniera differenziata per ognuno dei profili successivamente individuati.

Nello specifico, l'analisi ed interpretazione delle risposte è stata condotta mediante aggregazione statistica delle informazioni contenute nei questionari applicando una valutazione qualitativa delle risposte corroborata e confermata dall'applicazione della *Casa della Qualità* che è, appunto, la forma riconosciuta di *Quality Function Deployment*. Come ampiamente noto, la metodologia in questione rappresenta uno strumento utile all'analisi dei fabbisogni in grado di facilitare l'individuazione dei requisiti di innovazione per il processo e per il prodotto/servizio attraverso l'assegnazione di una scala di priorità.

La casa della qualità è stata utilizzata allo scopo di analizzare la relazione tra:

- i requisiti di innovazione espressi dalle imprese raggiunte attraverso la costruzione e somministrazione di un questionario dedicato,
- l'analisi documentale in grado di tracciare le linee guida della ricerca scientifica in termini di competenze rispetto all'ambito economico in oggetto
- le caratteristiche, in termini di attività fondamentali, delle figure professionali dei Tecnici Superiori operanti negli ambiti citati,
- la descrizione delle macro-competenze della figura professionale,
- la definizione dei profili professionali.

Caratteristica peculiare del metodo QFD è ricavare previsioni basate sulla convergenza di opinioni sul futuro dei fenomeni considerati. Dai bisogni emersi che hanno raccolto maggiore consenso tra la riportata analisi qualitativa, i citati testimoni privilegiati e le conoscenze del gruppo di lavoro, è stato costruito il modello QFD incluso nel presente Rapporto. Esso, dunque, è il frutto di un vero e proprio "confronto di gruppo", arricchito dai diversi punti di vista e dalle diverse competenze degli esperti consultati, nel rispetto della specificità di ciascun contributo.

Le attività prese in considerazione sono quelle definite come standard minimi delle competenze tecnico professionali a livello nazionale. Allo scopo ci si è basati sulla rilevazione dei requisiti delle aziende e degli enti di ricerca: una lista strutturata di competenze generali ed innovative a supporto delle future leve strategiche aziendali elaborata in base alle dichiarazioni delle aziende e degli enti raggiunti attraverso l'indagine conoscitiva sul campo. Come si può evidenziare nel questionario comune ai due Poli Formativi, la richiesta di individuazione delle esigenze di innovazione per il processo e il prodotto è stata declinata rispetto alle attività fondamentali delle figura professionali e rispetto alle aree funzionali interessate che caratterizzano le imprese.

Questo ultimo passaggio ha consentito di individuare e descrivere le macro-competenze necessarie per la figura professionale di riferimento sulla base dei risultati emersi dalle attività di ricerca; successivamente, di definire i profili professionali attesi, che saranno il riferimento per la progettazione dei diversi percorsi formativi, confrontando la figura professionale emersa dall'analisi dei fabbisogni con quella standard istituzionale. L'analisi delle correlazioni ha facilitato l'individuazione della distanza in termini di competenze traguardo tra le tre figure professionali di riferimento per il settore logistica integrata e trasporti e quelle tracciate con l'analisi dei fabbisogni; quindi l'elaborazione di macro-competenze aggiuntive sottese alle esigenze di delle imprese e degli

Tab. 26 – Matrice di relazione tra i fabbisogni di competenze da integrare e le aziende intervistate

PROGRESSIVO	1) BISOGNI DI COMPETENZA DA INTEGRARE	importanza assoluta	importanza %	Intervista_1	Intervista_2	Intervista_3	Intervista_4	Intervista_5	Intervista_6	Intervista_7	Intervista_8	Intervista_9	Intervista_10	Intervista_11	Intervista_12	Intervista_13	Intervista_14	Intervista_15	Intervista_16	Intervista_17	Intervista_18	Intervista_19	Intervista_20	Intervista_21
1	Conoscenza settore/mercato	16	7,2	1	3					3			3	3						1			2	
2	Amministrative/gestionali	6	2,7	1	3																		2	
3	Commerciali/marketing	14	6,3	3	3											3				3			2	
4	Finanziarie	3	1,4																					3
5	Giuridiche	3	1,4																					3
6	Negoziatore/gestione conflitti	3	1,4																					3
7	Comunicazioni/relazioni v. esterno	13	5,9	2			1				3		2						2			2	1	
8	Comunicazioni/relazioni v. interno	15	6,8	2							3	3	2						2			2	1	
9	Problem Solving	0	0,0																					
10	Capacità di pianificazione	9	4,1	2				3				3					1							
11	Gestione del cambiamento	5	2,3	2				3																
12	Gestione del rischio	6	2,7					3							3									
13	Saper lavorare in team	5	2,3			2	1		2															
14	Tecniche professionali	8	3,6	2			1		2	3														
15	driver tecnologici	28	12,6	3	3		1					3	2			3			2	3	1	2	2	3
16	Driver organizzativi	29	13,1	3	3	2						3	2	2				3	2		3	2	1	3
17	driver di mercato	18	8,1	2	3										1				2		3	2	2	3
18	driver normativi	5	2,3																2			3		
19	competitività del territorio	18	8,1				1	2		3						2			2	2		3	3	
20	sicurezza e impatto ambientale	18	8,1	3			1	1	1				2		3		1		3			2	1	
	VALORE MAX			3	3	2	1	3	2	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3
	VALORE MIN			1	3	2	1	1	1	3	3	3	2	2	1	2	1	3	2	1	1	2	1	3
	SCARTO MAX (Sk)			2	0	0	0	2	1	0	0	0	1	1	2	1	0	0	1	2	2	1	2	0
	PESO ATTRIBUITO all'intervista (Pk)			10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	Peso relativo per singolo obiettivo (Prk)			0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
	Prk/Sk			0,02	0,00	0,00	0,00	0,02	0,05	0,00	0,00	0,00	0,05	0,05	0,02	0,05	0,00	0,00	0,05	0,02	0,02	0,05	0,02	0,00

Nella lettura dei risultati dell'analisi QFD, comunque, bisogna aver ben presente non solo la tipologia del campione analizzato, come appena ricordato detto alquanto sbilanciato verso attività rientranti nel settore secondario in modo molto più marcato di quanto si verifica nella media del

cluster nella sua interezza (vedi analisi settoriale descrittiva riportata nei precedenti paragrafi), ma anche che le risposte effettivamente avute dagli intervistati in alcuni casi sono state lacunose se non del tutto mancanti. Tale circostanza che ha indotto gli elaboratori ad un processo di rilettura e completamento delle risposte stesse, nonché delle possibili presunte intenzioni/aspettative degli intervistati funzionalmente ai fini da perseguire con la stessa analisi.

Di seguito, nelle tabelle 26, 27, 28 e 29 si riportano i riscontri ottenute dall'applicazione di entrambi i metodi per la casa della qualità relativa alle competenze da integrare. Nella tabella 30 si riporta il risultato di sintesi.

Tab. 27 – Priorità dei fabbisogni di competenze da integrare secondo il metodo WSM

<i>Competenza</i>	<i>Valore indice</i>
Driver organizzativi	1,38
Driver tecnologici	1,33
Driver di mercato	0,86
Competitività del territorio	0,86
Sicurezza ed impatto ambientale	0,86
Conoscenza settore/mercato	0,76
Comunicazioni/relazioni v. interno	0,71
Commerciali/marketing	0,67
Comunicazioni/relazioni v. esterno	0,62
Capacità di pianificazione	0,43
Tecniche professionali	0,38
Amministrative/gestionali	0,29
Gestione del rischio	0,29
Gestione del cambiamento	0,24
Saper lavorare in team	0,24
Driver normativi	0,24
Finanziarie	0,14
Giuridiche	0,14
Negoziazione/gestione conflitti	0,14
Problem Solving	0,00

Tab. 28 – Priorità dei fabbisogni di competenze da integrare secondo il metodo Electre

<i>Competenza</i>	<i>Valore indice</i>
Driver tecnologici	1.858,50
Competitività del territorio	1.622,57
Driver organizzativi	836,61
Comunicazioni/relazioni v. esterno	481,75
Tecniche professionali	428,60
Driver normativi	276,32
Driver di mercato	271,19
Amministrative/gestionali	134,33
Negoziatore/gestione conflitti	111,17
Capacità di pianificazione	59,48
Gestione del cambiamento	52,28
Conoscenza settore/mercato	51,99
Saper lavorare in team	43,69
Gestione del rischio	34,03
Commerciali/marketing	0,00
Finanziarie	0,00
Giuridiche	0,00
Comunicazioni/relazioni v. interno	0,00
Problem Solving	0,00
Sicurezza ed impatto ambientale	0,00

Tab. 29 – Confronto delle priorità dei fabbisogni di competenze da integrare secondo i due metodi (confronto tra Tab. 27 e 28)

Driver tecnologici	Driver organizzativi
Competitività del territorio	Driver tecnologici
Driver organizzativi	Driver di mercato
Comunicazioni/relazioni v. esterno	Competitività del territorio
Tecniche professionali	Sicurezza ed impatto ambientale
Driver normativi	Conoscenza settore/mercato
Driver di mercato	Comunicazioni/relazioni v. interno
Amministrative/gestionali	Commerciali/marketing
Negoziatore/gestione conflitti	Comunicazioni/relazioni v. esterno
Capacità di pianificazione	Capacità di pianificazione
Gestione del cambiamento	Tecniche professionali
Conoscenza settore/mercato	Amministrative/gestionali
Saper lavorare in team	Gestione del rischio
Gestione del rischio	Gestione del cambiamento
Commerciali/marketing	Saper lavorare in team
Finanziarie	Driver normativi
Giuridiche	Finanziarie
Comunicazioni/relazioni v. interno	Giuridiche
Problem Solving	Negoziatore/gestione conflitti
Sicurezza ed impatto ambientale	Problem Solving

Con riferimento alla classificazione delle competenze da integrare da prendere in considerazione si è poi deciso di considerare solo le voci con un valore dell'indice superiore alla media gaussiana. (in verde). In sostanza, dunque, dal confronto delle competenze da integrare secondo i due metodi emergono le competenze indicate nella tabella 30.

Tab. 30 – Sintesi dei fabbisogni di competenze da integrare richiesti dal campione in ordine di priorità

Driver tecnologici
Competitività del territorio
Driver organizzativi
Comunicazioni/relazioni v. esterno
Tecniche professionali
Driver normativi
Driver di mercato
Amministrative/gestionali
Negoziazione/gestione conflitti
Sicurezza ed impatto ambientale
Conoscenza settore/mercato
Comunicazioni/relazioni v. interno
Commerciali/marketing

Di seguito, nelle tabelle 31, 32, 33 e 34 si riportano i riscontri ottenute dall'applicazione di entrambi i metodi per la casa della qualità relativa alle competenze innovative. Nella tabella 35 si riporta il risultato di sintesi.

Tab. 31 – Matrice di relazione tra i fabbisogni di competenze innovative richieste e le aziende intervistate

PROGRESSIVO	2) FABBISOGNI DI COMPETENZE INNOVATIVE	importanza assoluta	importanza %	Intervista_1	Intervista_2	Intervista_3	Intervista_4	Intervista_5	Intervista_6	Intervista_7	Intervista_8	Intervista_9	Intervista_10	Intervista_11	Intervista_12	Intervista_13	Intervista_14	Intervista_15	Intervista_16	Intervista_17	Intervista_18	Intervista_19	Intervista_20	Intervista_21
1	Ampiezza gamma prodotti/servizi	40	10,1	2		3	2		2	2	3	3	2	2		3	3		2	1	3	2	2	3
2	Ricerca/allargamento mercati sbocco	36	9,0	2	3		3		3	2		3		3	2				2	3	3	3	2	2
3	Scelta canali di approvvigionamento	25	6,3	2					3			2	3		3			2	1	1	3	2	1	2
4	Organizzazione aziendale	16	4,0	2			2												2		3	3	1	3
5	Introduzione /ampliamento SGQ	31	7,8	2	3	3	1	3	2		3	3							1	1	3	2	2	2
6	Introduzione /ampliamento SGQT	25	6,3	1			1	3	2						3		2		1	1	3	2	3	3
7	Livello tecnologico impianti/appar.ure	36	9,0	1	3		3	3	3			2			3	3		2	2	1	3	1	3	3
8	Livello automazione aree aziendali	23	5,8	2			2					2	2			3			2	1	2	1	3	3
9	Collaborazioni con altre aziende	19	4,8				3		3										2	2	3	1	2	3
10	Introduzione nuovi prodotti/servizi	15	3,8	3		1					1	1	3		1				1			1	2	1
11	Allargamento mercati di sbocco	19	4,8	3	2				2	2					1				2	3		1	2	1
12	Riorganizzazione aziendale	19	4,8	3				1					2	2				2	2		3	2	1	1
13	Introduzione/miglioramento SGQ/SGQT	13	3,3	3				1					2						3			2	1	1
14	Comunicazione (esterna/interna)	12	3,0	2					2				2						2			2	1	1
15	Metodologie/procedure programmazione/p	14	3,5	2		2					1	1							2			3	1	2
16	Automazione industriale	17	4,3	2								1					2		2		2	3	3	2
17	Impiego nuove tecnologie	18	4,5	2				1				1			1				2	3	1	3	2	2
18	Collaborazione con altre aziende	20	5,0	2					2							2		2	3	2		3	3	1
VALORE MAX				3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3
VALORE MIN				1	2	1	1	1	2	2	1	1	2	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1
SCARTO MAX (Sk)				2	1	2	2	2	1	0	2	2	1	1	2	1	1	0	2	2	2	2	2	2
PESO ATTIBUITO all'intervista (Pk)				10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Peso relativo per singolo obiettivo (Prk)				0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Prk/Sk				0,02	0,05	0,02	0,02	0,02	0,05	0,00	0,02	0,02	0,05	0,05	0,02	0,05	0,05	0,00	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02

Tab. 32 – Priorità dei fabbisogni di competenze innovative secondo il metodo della somma pesata

<i>Competenza</i>	<i>Valore indice</i>
Ampiezza gamma prodotti/servizi	1,90
Livello tecnologico impianti/apparecchiature	1,71
Ricerca/allargamento mercati sbocco	1,71
Introduzione /ampliamento SGQ	1,48
Introduzione /ampliamento SGQT	1,19
Scelta canali di approvvigionamento	1,19
Livello automazione aree aziendali	1,10
Collaborazione con altre aziende	0,95
Collaborazioni con altre aziende	0,90
Allargamento mercati di sbocco	0,90
Riorganizzazione aziendale	0,90
Impiego nuove tecnologie	0,86
Automazione industriale	0,81
Organizzazione aziendale	0,76
Introduzione nuovi prodotti/servizi	0,71
Metodologie/procedure di programmazione/produzione	0,67
Introduzione/miglioramento SGQ/SGQT	0,62
Comunicazione (esterna/interna)	0,57

Tab. 33 – Priorità dei fabbisogni di competenze innovative secondo il metodo Electre

<i>Competenza</i>	<i>Valore indice</i>
Ampiezza gamma prodotti/servizi	6.063,56
Introduzione /ampliamento SGQT	2.244,74
Ricerca/allargamento mercati sbocco	1.658,03
Livello tecnologico impianti/apparecchiature	1.236,59
Introduzione /ampliamento SGQ	1.007,89
Organizzazione aziendale	903,12
Allargamento mercati di sbocco	425,48
Livello automazione aree aziendali	398,79
Impiego nuove tecnologie	346,98
Collaborazioni con altre aziende	245,86
Introduzione nuovi prodotti/servizi	245,11
Scelta canali di approvvigionamento	221,47
Automazione industriale	212,17
Metodologie/procedure di programmazione/produzione	205,02
Riorganizzazione aziendale	146,08
Introduzione/miglioramento SGQ/SGQT	117,25
Comunicazione (esterna/interna)	79,91
Collaborazione con altre aziende	0,00

Tab. 34 – Confronto delle priorità dei fabbisogni di competenze innovative secondo i due metodi (confronto tra Tab. 32 e 33)

Ampiezza gamma prodotti/servizi	Ampiezza gamma prodotti/servizi
Introduzione /ampliamento SGQT	Livello tecnologico impianti/apparecchiature
Ricerca/allargamento mercati sbocco	Ricerca/allargamento mercati sbocco
Livello tecnologico impianti/apparecchiature	Introduzione /ampliamento SGQ
Introduzione /ampliamento SGQ	Introduzione /ampliamento SGQT
Organizzazione aziendale	Scelta canali di approvvigionamento
Allargamento mercati di sbocco	Livello automazione aree aziendali
Livello automazione aree aziendali	Collaborazione con altre aziende
Impiego nuove tecnologie	Collaborazioni con altre aziende
Collaborazioni con altre aziende	Allargamento mercati di sbocco
Introduzione nuovi prodotti/servizi	Riorganizzazione aziendale
Scelta canali di approvvigionamento	Impiego nuove tecnologie
Automazione industriale	Automazione industriale
Metodologie/procedure di programmazione/produzione	Organizzazione aziendale
Riorganizzazione aziendale	Introduzione nuovi prodotti/servizi
Introduzione/miglioramento SGQ/SGQT	Metodologie/procedure di programmazione/produzione
Comunicazione (esterna/interna)	Introduzione/miglioramento SGQ/SGQT
Collaborazione con altre aziende	Comunicazione (esterna/interna)

In sintesi, dal confronto delle competenze da integrare secondo i due metodi emergono le competenze indicate (in verde) nella tabella 35 (valore dell'indice superiore alla media gaussiana).

Tab. 35 – Sintesi dei fabbisogni di competenze innovative richieste dal campione in ordine di priorità

	Competenze	Area
1	Ampiezza gamma prodotti/servizi	MKT
2	Introduzione /ampliamento SGQT	GES
3	Ricerca/allargamento mercati sbocco	MKT
4	Livello tecnologico impianti/apparecchiature	TEC
5	Introduzione/ampliamento SGQ	GES
6	Organizzazione aziendale	ORG
7	Livello automazione aree aziendali	TEC
8	Impiego nuove tecnologie	TEC
9	Scelta canali di approvvigionamento	APP
10	Collaborazione con altre aziende	ORG

Nella Tabella 36 i fabbisogni delle competenze innovative sono evidenziate per aree di priorità. È evidente che le competenze richieste sono generalmente riferite alle prevalenti aree della gestione aziendale, che vanno ovviamente interpretate in funzione delle specificità tanto settoriali che territoriali.

Tab. 36 – Ordine pesato di priorità delle aree di fabbisogni di competenze innovative

AREA	Ordine di priorità pesato
Marketing	1
Gestionale	2
Tecnologica	3
Organizzazione	4
Approvvigionamento	5

Si è, quindi, provveduto a raccordare le 10 competenze individuate nella Tabella 35, emerse dall'analisi QFD, con gli *standard minimi di competenze tecnico-professionali* dei vari percorsi IFTS nazionali al fine di identificare i due più consoni alle esigenze manifestate dalle aziende intervistate. In ragione del suddetto *matching* svolto al fine di perseguire l'obiettivo finale del Rapporto, cioè la soddisfazione dei fabbisogni di competenze e conoscenze delle imprese rientranti nell'ambito dell'Economia del Mare della Campania, i profili individuati più aderenti ai percorsi IFTS dei trasporti e della logistica dal versante delle competenze tecnico-professionali risultano i due seguenti profili con le relative competenze di riferimento

A) TECNICO SUPERIORE DELLA LOGISTICA INTEGRATA

- Gestire ed organizzare l'impresa
- Utilizzare e gestire le principali leve del marketing e del customer care
- Pianificare costi e modalità delle attività logistiche
- Utilizzare le tecniche della logistica e del Supply Chain management
- Applicare la normativa concernente il trasporto
- Applicare la normativa per la sicurezza e la qualità nel settore della logistica
- Utilizzare l'innovazione tecnologica nel settore della logistica
- Utilizzare l'inglese tecnico nel settore della logistica

B) TECNICO SUPERIORE DEI TRASPORTI E DELL'INTERMODALITÀ

- Gestire ed organizzare l'impresa
- Utilizzare e gestire le principali leve del marketing e del customer care
- Pianificare costi e modalità dei trasporti
- Gestire le imprese di trasporto nella filiera intermodale
- Applicare la normativa concernente il trasporto
- Applicare la normativa per la sicurezza e la qualità nel settore dei trasporti
- Utilizzare l'innovazione tecnologica nel settore dei trasporti e della logistica
- Utilizzare l'inglese tecnico

Dall'osservazione della sintetica descrizione degli Standard minimi di competenze tecnico-professionali degli profili IFTS individuati con quelli attualmente offerti (Tabella 37) emerge la ampia convergenza e coerenza rispetto ai fabbisogni rilevati dalle quattro fonti conoscitive utilizzate nell'indagine (domanda); come riportato anche a tergo. Le parole chiavi sottolineate nei profili IFTS evidenziano, infatti, tale ampia convergenza con quanto sintetizzato nella Tabella 35.

Tab. 37 – Standard minimi di competenze tecnico-professionali dei percorsi IFTS nazionali

INDUSTRIA E ARTIGIANATO	Standard Minimi Professionali (numerosità correlata all'Analisi dei fabbisogni)
<u>1 - MANIFATTURE</u>	
1. Tecnico Superiore Commerciale/Marketing/ Organizzazione Vendite	5/5
2. Tecnico Superiore di Disegno E Progettazione Industriale	2/5
3. Tecnico Superiore di Produzione	4/7
4. Tecnico Superiore Ambiente, Energia e Sicurezza (in Azienda)	4/4
5. Tecnico Superiore per l'amministrazione Economico-Finanziaria ed il Controllo di Gestione	3/6
6. Tecnico Superiore Sistema Qualità (Prodotto e Processo)	4/6
7. Tecnico Superiore di Industrializzazione del Prodotto e Processo	5/6
8. Tecnico Superiore Programmazione Produzione/Logistica	4/6
9. Tecnico Superiore di Informatica Industriale	1/6
10. Tecnico Superiore Conduzione/ Manutenzione Impianti	0/7
11. Tecnico Superiore di Automazione Industriale	3/6
12. Tecnico Superiore di Approvvigionamento	4/7
13. Tecnico Superiore Sistema Informativo Aziendale	2/6
<u>2 - ICT</u>	
1. Tecnico Superiore per la Comunicazione e il Multimedia	0/6
2. Tecnico Superiore per le Applicazioni Informatiche	3/6
3. Tecnico Superiore per le Telecomunicazioni	0/6
4. Tecnico Superiore per lo Sviluppo Software	1/6
5. Tecnico Superiore per i Sistemi e le Tecnologie Informatiche	3/6
COMMERCIO E TURISMO, TRASPORTI	
<u>1 - TRASPORTI</u>	
1. Tecnico Superiore della Logistica Integrata	8/8
2. Tecnico Superiore dei Trasporti e dell'intermodalità	8/8
3. Tecnico Superiore per le Infrastrutture Logistiche	5/8
4. Tecnico Superiore per la Mobilità e il Trasporto Pubblico Locale	1/8
5. Tecnico Superiore per la conduzione delle navi mercantili-sezione di coperta	1/7
6. Tecnico Superiore per la conduzione delle navi mercantili-sezione di macchina	2/6
7. Tecnico Superiore per la gestione sei servizi ai passeggeri -commissario di bordo	3/7
<u>2 - TURISMO</u>	
1. Tecnico Superiore per l'assistenza alla Direzione di Agenzie di viaggio e Tour Operator	
2. Tecnico Superiore per l'organizzazione e il Marketing del Turismo Integrato	

3. Tecnico Superiore per la Ristorazione e la Valorizzazione dei Prodotti Territoriali e delle Produzioni Tipiche
4. Tecnico Superiore per l'assistenza alla Direzione di Strutture Ricettive

L'efficacia di tali percorsi formativi può, chiaramente, essere accresciuta allorché gli stessi sono adattati alle specificità della realtà delle aziende dell'economia del mare localizzate in un delimitato ambito territoriale. Ciò è emerso, peraltro, tanto nelle analisi documentale quanto nell'indagine sul campo e nelle interviste ai testimoni privilegiati allorché è stato evidenziato la necessità di ampi processi di interazione e collaborazione tra aziende e sistema formativo finalizzato a mettere a sistema le competenze di base e trasversali acquisite "in aula" con le competenze specialistiche acquisite "sul campo".

Nello specifico della presenta indagine ciò conduce a formulare alcune ipotesi di adattamento dei risultati ottenuti alle specificità del contesto regionale (ipotesi di curvatura). Tale aspetto è stato definito nel successivo paragrafo.

4.3 - Ipotesi di curvatura delle figure professionali

Sulla base dei risultati ottenuti si è anzitutto provveduto ad ordinare per ordine di priorità i due percorsi IFTS individuati nonché a verificarne la coerenza con quanto emerso dalle altre fonti conoscitive. Ne è emerso, in linea generale, un fabbisogno aziendale di competenze di tipo composito, di natura sostanzialmente trasversale ma altresì completo; vale a dire tale da interessare l'intero flusso integrato delle operazioni della catena logistica in ottica di *supply chain management*, senza distinzione nei vari momenti chiave della catena: approvvigionamento, trasformazione e distribuzione.

In funzione delle urgenze proposte dai testimoni privilegiati si è anche ritenuto di proporre un ordine di priorità tra i due percorsi IFTS sopra citati, che vede quello di *Tecnico Superiore della Logistica Integrata* prevalere su quello di *Tecnico Superiore dei Trasporti e dell'Intermodalità*. L'indagine presso i testimoni privilegiati ha infatti sottolineato l'importanza, oltre che di competenze specifiche del proprio comparto di attività (peraltro da sviluppare mediante esperienze e pratiche operative presso le aziende), di competenze composite di tipo organizzativo-gestionale in grado di una visione integrata dell'intero processo logistico.

Inoltre, come specificato in sede metodologica, emerge anche la necessità di tenere nella giusta considerazione le caratteristiche del campione considerato. Al riguardo è opportuno ricordare l'elevata incidenza (48%) di aziende rientranti nell'ambito del settore secondario (cantieri nautici; azienda di riparazione e manutenzione) e l'assenza del settore primario (pesca). Non è da sottovalutare nemmeno la ridotta dimensione media delle aziende del campione, che riflette la situazione delle aziende locali in generale ma che, come è ampiamente noto, è inferiore a quanto si riscontra in altre macroaree nazionali o internazionali. Questi elementi portano a considerare la necessità di una forma di convergenza, nei percorsi professionali individuati, verso i *requirements* di competenze di tipo manifatturiero e di mercato indicati da una parte del campione.

Si è, quindi, proceduto alla cosiddetta curvatura di tali due figure professionali in funzione delle precipue finalità ed esigenze delle aziende dell'economia del mare regionale. Processo condotto attraverso l'integrazione degli standard minimi delle competenze incluse nei due profili professionali IFTS individuati.

Ne sono emerse alcune specificità. Una prima caratterizzazione concerne il fatto che, sulla base dell'indagine svolta, i due citati percorsi risultano accomunati dall'esigenza di accrescere o migliorare alcune specifiche competenze. Tra cui:

- *conoscenze linguistiche*, vale a dire possibilità di apprendere almeno una seconda lingua straniera diversa dall'inglese.
- conoscenze relative alle problematiche della gestione delle problematiche di *qualità, sicurezza e ambiente*, relativamente alle procedure operative o dei servizi/prodotti offerti, condizione essenziale per poter operare sui mercati internazionali;
- conoscenze di *organizzazione aziendale*, in relative particolare al *team-working*, a fronte sia di una tendenza alla specializzazione delle mansioni che di possibili processi di espansione dell'azienda stessa che impone nuovi problemi di gestione del personale
- *analisi dei processi operativi e dei relativi costi* che diviene più complessa da compiere allorché si opera in un'ottica di sistema ed integrazione con le altre realtà aziendali; sia in meri termini intermodali o multimodali, sia come elemento imprescindibile di operatività nell'ambito di una organizzazione orientata al *Supply Chain Management*.

Non di meno si evidenzia l'esigenza di avviare percorsi miranti al rafforzamento di comportamenti orientati a favorire forme di aggregazione e collaborazione tra gli operatori per superare i limiti connessi alla ridotta dimensione media. Esigenza, peraltro, chiaramente emersa anche dai riscontri del questionario.

Una seconda caratterizzazione riguarda elementi di specificità dei due percorsi IFTS. Per il primo di *Tecnico Superiore della Logistica Integrata* si palesa l'esigenza di accrescere, integrare o migliorare i seguenti aspetti.

- *La gestione dell'impresa nell'ottica del ciclo Approvvigionamenti-Trasformazione-Distribuzione*, onde acquisire, in una ottica gestionale di Logistica integrata, una visione d'insieme di tutto il processo produttivo e dei relativi servizi accessori e di supporto connesso alla movimentazione di merci e persone.
- *La capacità previsionale dei costi e la simulazione dei processi e dei servizi*, finalizzata a determinare una sistema di contabilità industriale atto a definire con maggiore certezza i costi dei servizi erogati sui quali determinare appropriate politiche di vendita. Elemento particolarmente rilevante al crescere dell'intensità della competizione, specie a livello internazionale e alla luce dell'intero processo logistico inter-aziendale. laddove i fattori da controllare per l'ottenimento di margini economici diventano sempre più complessi.
- Le conoscenze circa la *gestione e l'organizzazione delle infrastrutture logistiche* utilizzate o offerte ai clienti. Questa competenza e la precedente sono particolarmente rilevanti per le imprese che aspirano a operare in ruoli di integrazione dei servizi di trasporto quali CTO (*Combined Transport Operator*) o (MTO) *Multimodal Transport Operator* oppure a porsi quali *Third Party Logistic* (3PL) o *Fourth Party Logistic* (4PL) in un'ottica di ispirata all'approccio *Supply Chain Management*.
- L'utilizzo delle *innovazioni tecnologiche nel settore della logistica* con precipuo riferimento alle ICT e alla loro adozione da parte delle imprese piccole e medie; uno strumento oramai indispensabile per il controllo ed il miglioramento delle performance adozione mediante l'adozione di software gestionali sempre più dedicati e specializzati.

Un'ulteriore competenza si lega alla vendita e promozione dei servizi/prodotti offerti; vale a dire all'analisi dei mercati, alla *comunicazione e promozione di prodotti e servizi*. Un'attività, quest'ultima, che pur essendo rilevante è spesso trascurata o delegata all'esterno. Elemento emerso in prevalenza dalle aziende dei comparti manifatturieri ed in particolare dalle quelle di ampiezza contenuta.

Per il secondo profilo IFTS di *Tecnico Superiore dei Trasporti e dell'Intermodalità*, invece, si palesa l'esigenza di accrescere, integrare o migliorare le seguenti competenze.

- L'utilizzo delle *innovazioni tecnologiche nel settore della logistica, con particolare riferimento all'adozione di ICT* indirizzate a migliorare le performance di prestazione, la qualità dei servizi offerti, i processi di controllo nell'ottica della *customer satisfaction*.
- *Sviluppare capacità relazionali ed interpersonali* con particolare riguardo sia alla creazione e conduzione di team-working interni all'azienda, sia di consorzi ed altre forme associative con clienti, fornitori e concorrenti onde poter creare gruppi di imprese che agiscono in sinergia e per obiettivi comuni piuttosto che in opposizione tra loro (logica fondante sottesa alla *supply chain*); una capacità alquanto rara negli imprenditori meridionali.
- L'utilizzo delle *tecniche di marketing strategico ed operativo*, specie da parte delle aziende minori dell'Economia del mare, finalizzate ad aumentare sia l'incisività sui mercati che l'integrazione dei processi.
- Molte aziende dei comparti appena citati manifestano anche l'esigenza di competenze relative alla *analisi delle attività in base ai processi produttivi interaziendali ed ai relativi costi*. Nell'ambito dei rapporti intermodali talvolta si diviene *captive supplier* (ostaggio) di operatori a monte od a valle che alterano la naturale struttura dei costi aziendali ma l'azienda fornitrice/cliente spesso non dispone al suo interno degli strumenti per quantificare eventuali gap di competitività ed apporre i dovuti rimedi.

In aggiunta, si manifesta un'esigenza condivisa nell'ambito del rapporto Cliente-Fornitore propria dell'integrazione logistica relativa alla richiesta adozione di sistemi di *gestione integrata della qualità aziendale tra le varie modalità di trasporto*. Conseguentemente si palesa la necessità di aumentare l'acquisizione di competenze relative alla *pianificazione e gestione integrata di azioni orientate al miglioramento delle procedure alla base dei processi interaziendali* (sviluppo aziendale e di filiera integrata).

V'è, altresì, da considerare, un ulteriore aspetto caratterizzante emerso dall'analisi dalle fonti utilizzate nella presente analisi e concernente in modo specifico le aziende manifatturiere del campione considerato (cantieri, riparatori, manutentori...). Queste categorie, in virtù della loro particolare numerosità nella realtà campana, peso in termini di addetti e fatturato nonché dell'attuale crisi economica internazionale, che probabilmente avvertono in modo più intenso di altri settori, palesano, infatti, alcune precipe esigenze condivise solo marginalmente od occasionalmente dalle imprese dell'Economia del Mare.

In particolare, data la specificità del proprio output, spesso di natura tangibile, si tratta di accrescere, integrare o migliorare trasversalmente le seguenti competenze:

- un più marcato ricorso all'*utilizzo del disegno industriale* nella progettazione e dei relativi strumenti (*CAD, CAM, CIM*),
- *adozione di metodi e tecniche di progettazione nell'industrializzazione e sviluppo del prodotto*,
- *utilizzo delle logiche sottese al miglioramento continuo finalizzate, altresì, alla razionalizzazione delle risorse in fase di produzione*,
- *individuazione degli obiettivi delle politiche di qualità nell'utilizzo dei processi e nella realizzazione dei prodotti realizzare processi e prodotti in ambienti ergonomici di base e in ottemperanza delle norme di sicurezza*,
- *gestione delle strutture impiantistiche nella configurazione dei sistemi di processo e di prodotto*
- *adozione di nuove metodologie produttivi e sistemi di automazione industriale*.

È facile intuire che allorché l'output è tangibile (come per un cantiere nautico) o fa riferimento a tale tangibilità (un'azienda di riparazione e manutenzione) che può essere anche caratterizzata da unicità del prodotto, è di significativa importanza riuscire ad organizzare le strutture produttive ed organizzative aziendali in modo flessibile in funzione delle precise specifiche del cliente; che possono essere diverse di volta in volta (ad es. a seconda del tipo di imbarcazione). Al riguardo, dall'analisi delle fonti emerge che molte aziende regionali del comparto mostrano una certa "rigidità" che presenta notevoli risvolti negativi sull'acquisizione degli ordini e delle commesse ma che potrebbe essere attenuata tramite l'arricchimento ed acquisizione delle competenze sopra riportate.

4.4 - Prospettive occupazionali

Giacché il presente Rapporto ha mirato ad approfondire la conoscenza del comparto dell'Economia del Mare regionale in senso lato al fine di sottolinearne l'importanza dal punto di vista economico nonché di valutarne le prospettive in termini di fabbisogni occupazionali, i due profili sopra individuati vanno raccordati alle problematiche descritte nel corso del Rapporto. In particolare esse devono apparire coerenti sia con i risultati di precedenti analisi ed indagini empiriche, sia con le direzioni di sviluppo prospettico si suppone stiano accompagnando il percorso di evoluzione settoriale. Tra esse si ricordano:

- l'aumento del livello di internazionalizzazione dei mercati che accresce il fabbisogno di interscambio commerciale col resto del mondo;
- il notevole impatto socioeconomico sulla dimensione territoriale locale (in particolare sulle città marittime);
- le sempre più pressanti ed inderogabili esigenze di sviluppo di modalità di trasporto e comunicazione globale ecocompatibili e sostenibili;
- la difficoltà di garantire la sicurezza ai traffici nazionali ed internazionali sia a livello di presidio delle coste, della navigazione e del retroterra;

- la crescente spinta verso l'innovazione tecnologica e di processo;
- la attenzione continua all'evoluzione ed alla formazione delle risorse umane.

In conformità a quanto sopra, sono state anzitutto definite le attività che ruotano o sono incentrate, direttamente od indirettamente, sui punti terminali delle strutture portuali. Si tratta di un aggregato molto ampio e di difficile delimitazione giacché tra esse rientrano: Attività marittime slegate al settore portuale, Attività influenzate solo marginalmente o nominalmente dalla presenza del porto, Attività non legate al porto, ma positivamente influenzate dalla sua presenza in termini di indotto, Attività parzialmente legate al porto, Attività strettamente legate al porto.

Nello specifico, l'indagine riporta brevemente sia le consistenze quantitative basate sulle rilevazioni che utilizzano i dati dell'Istat riguardanti il comparto dell'economia del mare sopra identificati, sia alcune valutazioni qualitative sui cambiamenti richiesti alle molteplici figure professionali del settore (dagli armatori agli spedizionieri e dagli operatori intermodali ai manutentori) onde assecondarne la competitività e l'inarrestabile processo di globalizzazione dello stesso. Cambiamenti ribaditi da numerose recenti indagini campionarie ed analisi settoriali.

Ne emerge una situazione che vede sia la richiesta di nuovi occupati in termini assoluti, sia la richiesta di nuove professionalità sempre più specializzate e con livelli di competenze crescenti, Un'esigenza alla quale deve necessariamente accompagnarsi un aumento dell'offerta formativa e dei contenuti offerti in termini di knowledge e specializzazione.

Questi principi di carattere generale trovano la loro declinazione operativa in tutta una serie di possibili interventi che, a partire dalla scala più nazionale, possono giungere ad investire anche aree territoriali o produttive di ridotte dimensioni. In particolare, per quanto riguarda le possibili azioni da attivare all'interno dei principali comparti produttivi dell'industria del mare, è possibile segnalare alcune azioni prioritarie.

Per quanto attiene al *sistema dei porti*, in primo luogo definire un sistema portuale nazionale che armonizzi le attività dei porti italiani; in secondo luogo favorire l'integrazione tra città portuali e porti; in terzo luogo incentivare l'integrazione tra i porti ed il loro retroterra infrastrutturale (sistema dei trasporti, interporti, etc.), anche in funzione della minimizzazione dei tempi di giacenza delle merci sbarcate o da imbarcare; infine snellire il complesso sistema burocratico legato allo sdoganamento delle merci e alle pratiche di ingresso ed uscita dal porto delle navi.

Per quanto riguarda l'*armamento*, una condizione preliminare affinché i capitali investiti possano fruttare è che i traffici marittimi soggetti alla concorrenza internazionale siano considerati come una attività economica particolare e quindi sottoposta a trattamenti fiscali e normativi specifici. Occorrerà poi in primo luogo avviare una profonda riorganizzazione delle strutture finanziarie delle società, al fine di poter guardare con maggiore tranquillità agli investimenti legati al rinnovamento della flotta; in secondo luogo, proprio in relazione all'esigenza di aumentare le risorse finanziarie dei gruppi armatoriali, potrebbe essere opportuno favorire l'ingresso di nuovi soggetti economici o anche di forme di azionariato diffuso; in terzo luogo è opportuno che vengano incentivati i trasporti via mare delle merci, anche al fine di decongestionare il traffico terrestre. In quarto luogo, come naturale conseguenza dell'ampliamento delle opportunità finanziarie e fiscali, sarebbe opportuno dedicare maggiore attenzione al mercato internazionale al fine di recuperare le posizioni perse nel corso degli ultimi anni. Infine, in considerazione del potenziale di impegno della flotta italiana, qualora venissero meno i fattori di freno che finora l'hanno posta in secondo piano, potrebbe essere opportuno dare un nuovo impulso alla formazione professionale dei marittimi, sia degli ufficiali che del personale di bordo.

Per i *servizi ausiliari ai trasporti marittimi* (operatori portuali, agenti marittimi, ecc.), in quanto strettamente legati al mondo amatoriale essi dovranno essere in grado di favorire l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto, rivestendo la funzione di agevolatori dello sviluppo di un sistema intermodale di trasporti. Per poter conseguire tale obiettivo, occorrerà intervenire sulla struttura burocratico-amministrativa, semplificando le procedure in modo da rendere più agevole l'integrazione.

Per quanto concerne i *cantieri*, i segnali incoraggianti che si sono registrati lasciano intravedere interessanti spunti di ulteriore sviluppo; il significativo recupero di mercato sulla Germania (nei primi sei mesi del 1996 l'Italia ha registrato ordini superiori alla Germania) rendono una fotografia della cantieristica nazionale molto positiva.

Con riferimento alla *nautica da diporto*, va in primo luogo determinato un piano di investimenti finalizzati alla costituzione di una rete di porti turistici in grado di riqualificare il territorio, il tessuto urbano e di favorire lo sviluppo economico della zona in cui sono inseriti tramite l'aumento di opportunità lavorative e delle iniziative produttive e di servizio. In secondo luogo, nel quadro del piano precedentemente esposto, sarà necessario prevedere anche la riconversione dei porti commerciali inattivi in porti turistici. In terzo luogo, al fine di favorire un maggiore interesse da parte degli italiani per il diportismo, sarà necessario giungere alla definizione di un quadro normativo certo per i costruttori (i quali potranno contare su standard legislativi fissati una volta per tutte), per i costruttori ed i gestori dei porti turistici (che potranno lavorare avendo chiari i limiti e le competenze di ogni attore coinvolto) e per gli utenti (i quali a loro volta non saranno costretti a inseguire i molteplici divieti e le innumerevoli autorizzazioni necessari per poter navigare). Infine, sarebbe opportuno oltre che dare certezza, anche snellire le procedure burocratico-amministrative che rendono particolarmente difficile la pratica del diportismo.

Per quanto riguarda la *pesca*, infine, sembrerebbe necessario incentivare l'inserimento di tecniche innovative di cattura dei pesci eco-compatibili, al fine di consentire un adeguato sviluppo delle attività nel rispetto della salvaguardia del patrimonio naturale, e contribuire allo svecchiamento delle strutture imprenditoriali, sia in termini di risorse umane che di processi produttivi, in modo tale da riuscire a generare un tessuto di imprese innovativo ed efficiente.

Alla luce di ciò ed in considerazione della crescente competizione esercitata dai paesi dell'Est Asia, per il futuro sarebbe soprattutto determinante affiancare al progressivo consolidamento di una struttura industriale che già ha raggiunto un buon livello di flessibilità ed è quindi in grado di adattarsi alle richieste del mercato, una politica nazionale ed europea stimolante. Cioè una politica di settore e di "sistema" di ampio respiro e di lungo periodo, coerente con il ruolo strategico assegnato dall'Unione Europea al comparto in questione.

Nel delineato sintetico quadro c'è anche la necessità di un chiarimento sui fini e ruoli della strutture portuali su cui verte la filiera orizzontale e verticale dell'Economia del mare. Nello specifico campano, il Porto di Napoli appare come una realtà ampiamente "incompiuta", con traffici in crescita, organizzazione in costante miglioramento ma oberato da vincoli infrastrutturali e relazionali tra i vari operatori, che ne limitano una piena esplicazione delle potenzialità. In particolare, il fulcro della sua attività è confinato al trasporto passeggeri e merci per esigenze prettamente locali.

L'ampio bacino di utenza sotteso alla sua operatività e la posizione baricentrica rispetto alle isole campane, pontine ed a Sicilia e Sardegna, infatti, lo rendono il secondo scalo nazionale per quanto concerne il traffico passeggeri, mentre è solo al decimo posto relativamente alla movimentazioni di merci e container (4,4% del totale); nonostante l'ampia popolazione (oltre 6.000.000 di abitanti) che su esso insiste. È di rilievo, non ancora d'eccellenza, il posizionamento per quanto concerne i

volumi crocieristici (19,1% del totale nazionale) che, finalmente, grazie agli sforzi delle Autorità preposte sembrano finalmente più consoni alle attrattive turistiche dell'area limitrofa.

Alla stregua di altri porti del Mezzogiorno lo scalo continua a vivere tra ambiguità funzionali e nel limbo dell'indecisione tra ambizioni e passi concreti. Anche il continuare ad essere (e voler rimanere) un porto *multipurpose*, nell'apportare una serie di vantaggi generali - peraltro solo in parte sfruttati - rappresenta, da una differente prospettiva, un ostacolo al raggiungimento di una dimensione minima efficiente nella movimentazione delle merci; in particolare nella "lavorazione" dei più remunerativi contenitori.

La stessa Autorità Portuale, peraltro, ammette con enfasi che il punto di forza dello scalo è il traffico passeggeri con la stabile presenza di *cruise operator* di livello internazionale. Circostanza che mal si concilia con altri tipi di ambizioni in considerazione delle attuali disponibilità di risorse, infrastrutture e spazi. Vincolo, quest'ultimo, che solo in parte la nuova darsena di Levante potrà contribuire ad alleggerire se l'ambizione dello scalo napoletano è di porsi a livello europeo.

Avallate da una politica di investimenti e pianificazione che ha avuto una sua continuità solo dall'insediamento della suddetta Authority, queste incertezze finora si sono riflesse negativamente sulla disponibilità delle imprese ed istituzioni ad investire nella struttura portuale, come sulla cruciale capacità di attrarre risorse (ed operatori) dall'esterno. Tale situazione ha contribuito fortemente a relegare il Porto in una condizione di perifericità rispetto tanto all'Europa quanto, cosa ancora più grave, alla stessa Italia; dati i citati volumi di container ed altre merci movimentati. È quasi del tutto assente, difatti, il "trattamento" dei container e delle altre tipologie di merce, alle quali si associano elevati ritorni finanziari ed un ampio indotto economico.

Data l'assenza di adeguati spazi ed infrastrutture nella cinta portuale e l'oggettiva difficoltà di crearne dei nuovi di là della suddetta Darsena a motivo dei vincoli morfologici e della stretta complementarietà con il tessuto urbano, sembrerebbe quasi spontaneo legare le prospettive future del Porto ad una stretta interconnessione con il sistema interportuale limitrofo. Ad oggi, tuttavia, oltre all'assenza di un massiccio collegamento con gli interporti retrostanti, emerge anzitutto un'incerta attribuzione di ruoli ed un difficile dialogo tra i vari Enti gestori; né rappresenta un esempio lampante il collegamento ferroviario con l'interporto di Nola che per soli 25 km non riesce ad assicurare un percorso lineare ed efficiente gestito da un unico operatore con un unico locomotore, con relativa lievitazione di costi e tempi di percorrenza.

Gli interporti, in effetti, sembrano non avere ancora ben chiaro le potenzialità di cui sono latori né il compito che dovrebbero svolgere a supporto del Porto; mentre appaiono alquanto problematiche relazioni che intercorrono tra le categorie di interlocutori, che certamente non appaiono latrici di un disegno unitario finalizzato allo sviluppo del sistema portuale allargato e dell'economia locale. Né tale finalità sembra essere ben presente nei decisori politici i quali, di conseguenza, mortificano le aspettative degli esperti ed accademici che, al contrario, hanno da tempo compreso che l'unica via di sviluppo del sistema portuale locale si fonda su un'azione sinergica di tutti gli *stakeholders* interessati e sul ruolo chiave da assegnare agli interporti.

Nonostante queste problematiche, va tenuto in debito conto il fatto che la penuria di alternative produttive ed industriali locali rende attualmente il sistema portuale napoletano un *asset* significativo che contribuisce in modo determinante, se non insostituibile, alla formazione del prodotto lordo territoriale. Un apporto stimabile in oltre 8.000 addetti diretti e 2.000 milioni di euro di fatturato; escluso altre forme di indotto indirette.

Ad ogni modo, nonostante la presenza di rilevanti opportunità prospettiche connesse alla recuperata centralità del Mediterraneo nello scacchiere dei traffici mondiali, questo contributo

appare inevitabilmente destinato a ridursi a fronte delle esigenze imposte dalla sempre più intensa competizione internazionale. Esigenze che finiranno per spostare quantomeno i flussi di traffico non essenziali ai fabbisogni dell'economia locale in altre strutture portuali.

Mentre nel Porto di Napoli (come in altri scali nazionali), difatti, si continua a discutere sull'opportunità di migliorare un collegamento viario o di dragare un fondale seguendo interminabili iter burocratici, in altri scali europei ci si attrezza velocemente costruendo intere serie di nuove banchine, recuperando spazi dal mare, realizzando in tempi record collegamenti ferroviari ad alta velocità... arrivando persino a spostare il naturale corso di un fiume. Il tutto nella speranza di intercettare i crescenti flussi di traffico di prodotti manifatturieri che provengono da vari paesi dell'Est-Asia e che appaiono destinati ad incrementarsi ulteriormente per via dell'intensificata tendenza a delocalizzare le attività industriali.

Al fine di accrescere il ruolo del perno dell'economia del mare (o quantomeno di mantenere le posizioni raggiunte), ovvero per rafforzarne la capacità moltiplicativa del reddito e dell'occupazione, le risultanze della Ricerca lasciano emergere il bisogno sia di nuovi ed importanti investimenti sulle risorse umane, materiali ed immateriali sia delle scelte di rottura con le politiche condotte in passato. Alla stregua delle altre attività economiche locali, difatti, il sistema porto soffre le incertezze normative e legislative, le pastoie burocratiche ed il mancato rispetto degli impegni da parte istituzionale.

Debolezze amplificate dal fatto che il sistema portuale locale sembra ancora necessitare di un'efficace azione di accompagnamento nonché di strategie unitarie che valorizzino i suoi elementi di forza. Da parte imprenditoriale, nello specifico, solo pochi dei molteplici attori portuali locali sono riusciti ad affermarsi a livello nazionale ed internazionale. La maggioranza, pur mostrando di possedere all'interno delle proprie aziende un elevato capitale umano in termini di competenze e professionalità, si limita a gestire il proprio ambito di operatività; eppur conscia dei rischi che corre.

Le ragioni di quest'atteggiamento rinunciatario sono ampiamente note e dibattute a livello politico ed accademico; dalle difficoltà di accesso al credito alla mancanza di certezze normative e dalla presenza della criminalità organizzata all'assenza di associazionismo e spirito imprenditoriale in generale. Rimane il fatto che le categorie imprenditoriali, nonostante appaiano al corrente dei cambiamenti in essere a livello globale e delle opportunità connesse all'attuale trasformazione del sistema logistico e trasportistico, si mostrano raramente capaci di affrancarsi dal supporto di natura pubblica. Un dato di fatto di cui gli stessi interlocutori politici debbono tenere conto.

Ad ogni modo, di là delle indicazioni prospettiche e della validità effettiva delle linee di intervento, il riuscire ad affrancare il Porto di Napoli dal ruolo di *regional-port* appare un compito estremamente difficile allorché si intenda continuare a mantenere la sua tradizionale e storica vocazione di porto *multipurpose*; né, d'altronde, si intravede come lo scalo potrebbe rinunciare, ad es., al corposo flusso di pendolari con le isole o alla rinata movimentazione turistica. Tale possibilità, peraltro, è strettamente connessa, come accennato, all'effettiva volontà che ciò effettivamente si realizzi da parte di tutti gli *stakeholders* direttamente od indirettamente interessati.

Una scelta di tal genere, infatti, oltre ad apportare dei benefici in termini di moltiplicazione del reddito e dell'occupazione locale, comporta anche dei costi in termini di impatto ambientale e congestione che si oppongono alle esigenze immediate dei cittadini; già ampiamente e lungamente sacrificate da un dissennata espansione urbanistica. Finora, a dire il vero, molti soggetti privati e pubblici non si sono mostrati disposti a sostenere ulteriori impegni e "sacrifici"; né gli imprenditori del settore sono riusciti a diffondere, tra la collettività, un'immagine più moderna della struttura portuale informandoli circa l'importanza per l'economia locale ed il suo stesso benessere.

Queste indecisioni contribuiscono a far sì che la struttura portuale napoletana continui a dibattersi nel dilemma tra l'essere un grande porto secondario di provincia o il provare a divenire un grande polo di attrazione dei flussi di traffico in aumento. Flussi di cui, almeno per ora, beneficiano anzitutto i vitali porti del Nord Europa, che presentano ritmi di sviluppo più accentuati rispetto alla portualità locale e mediterranea in generale.

Il suddetto dilemma, peraltro, è di antica data visto che dal secondo dopoguerra nessun interlocutore istituzionale e politico ha mostrato un reale desiderio di risolverlo. Né, dal canto loro, gli operatori ed imprenditori privati sono riusciti a palesare una visione strategica comune indirizzata nel lungo periodo.

Alla luce di quanto sopra, la finalità di assecondare eventuali stabili dinamiche di espansione del sistema portuale partenopeo appare correlata ad un'azione da proporre anzitutto dal versante delle criticità esogene; prima ancora che da quello endogeno. Criticità che condizionano questa come praticamente tutte le altre attività produttive regionali.

Prescindendo da questi obiettivi di lungo periodo a livello contestuale, che impongono un notevole sforzo diretto, da un lato, alla creazione di un *business climate* e di un vero e proprio *capitale sociale*, dall'altro lato di infrastrutture a livello nazionale o addirittura sopranazionale, di seguito si segnalano alcuni ambiti di intervento da parte degli Enti istituzionali, dell'Autorità Portuale o delle Associazioni di categoria per scelte di breve-medio termine. Si tratta di misure imprescindibili e propedeutiche a specifici interventi in ambito prettamente logistico; essi, vale a dire, sono da considerare di carattere generale in quanto concernono difficoltà e criticità ben note agli operatori del settore. Come tali, questi interventi possono contribuire ad incrementare la competitività aziendale, non a cambiare il destino economico di una struttura portuale.

- Completamento, stabilizzazione e semplificazione del quadro normativo per ridurre i costi di adeguamento alle variazioni normative e burocratiche (*compliance cost*).
- Misure atte a garantire l'autonomia decisionale e finanziaria dell'Autorità Portuale, onde renderla più libera e svincolata nelle scelte strategiche.
- Azioni di supporto alle imprese armatoriali locali che consentano loro, in quanto *player* dominanti della catena trasportistica, di rimanere competitive sui mercati nazionali ed internazionali.
- Offerta di sostegni alle produzioni di alta qualità della cantieristica navale e della nautica da diporto, in virtù del loro forte impatto diretto ed indiretto (indotto) sull'economia locale in termini di Pil ed occupati.
- Incentivi per il sostegno dei processi di innovazione tecnologica e di ricerca e sviluppo; essenziali per i comparti che basano il proprio vantaggio competitivo su produzioni a elevata intensità di tecnologia (*cruising*, mezzi per il rimorchio, *superyacht*).
- Potenziamento e miglioramento delle infrastrutture presenti all'interno del porto come di quelle relative ad un più efficace collegamento con i nodi interportuali e le reti ferroviarie e stradali.
- Preferenza per la realizzazione di infrastrutture "multiscopo" adatte a più finalizzazioni per i diversi tipi di traffico.
- Interventi sugli snodi portuali vitali per l'economia portuale, con particolare riguardo alle nuove esigenze del traffico *container* ed a quelle dello *short sea shipping* (Autostrade del Mare).
- Regolazione in senso concorrenziale dell'accesso alle infrastrutture, specialmente laddove presenti lunghe concessioni esclusive.
- Incentivi per la riqualificazione e potenziamento delle reti informatiche e telematiche degli operatori portuali e dei relativi servizi avanzati a supporto delle decisioni aziendali.
- Agevolazioni per favorire la localizzazione di imprese settoriali *leader* sui mercati internazionali, onde beneficiare delle ricadute in termini di fertilizzazioni aziendali ed eventuali *spin-off*.

- Programmi mirati di qualificazione ed accrescimento di *skill* ed *expertise* delle molteplici figure professionali presenti nel *cluster* marittimo-portuale (oggi si avverte una carenza di personale specializzato).
- Sollecitazioni costanti verso l'associazionismo e l'aggregazione di realtà imprenditoriali.

Il tutto non può che esplicarsi nell'ambito di una politica marittima comunitaria integrata, intersettoriale e multidisciplinare che comprenda tutti gli aspetti inerenti ai mari e agli oceani e che non si limiti a raggruppare le varie politiche settoriali verticali ma ne garantisca una gestione basata su una conoscenza approfondita del loro funzionamento e delle modalità atte a preservare la sostenibilità dell'ambiente e degli ecosistemi marini. Essa dovrebbe indicare in che modo dall'attività decisionale e dalla composizione di interessi conflittuali nelle zone marine e costiere potrebbe scaturire un clima più propizio agli investimenti e allo sviluppo d'attività economiche sostenibili.

Obiettivo da ancorare alla strategia di Lisbona per stimolare la crescita e creare ulteriori e migliori possibilità occupazionali. Investimenti permanenti volti a migliorare le conoscenze e le competenze costituiscono un presupposto essenziale per preservare la competitività e garantire posti di lavoro qualificati. Occupazioni e figure professionali che si preoccupino anche di preservare e migliorare lo stato della risorsa su cui sono basate tutte le attività marittime, vale a dire mari ed oceani.

Per sviluppare le competenze marittime dell'Europa e promuovere l'occupazione sostenibile nel settore Marittimo si necessita di personale altamente qualificato. Malgrado una generale stabilità del tasso di occupazione in questo settore, in Europa la consistenza numerica della gente di mare è in diminuzione. La carenza di personale, in particolare di ufficiali della marina mercantile, non interessa tuttavia nella stessa misura tutti gli Stati membri.

Per poter sopravvivere l'industria marittima deve disporre in numero sufficiente di equipaggi ben addestrati e competenti e di altro personale specializzato, sia per ragioni di sicurezza che per mantenere il vantaggio competitivo dell'Europa. Molti settori, e in particolare le autorità di controllo degli Stati di approdo e le società di classificazione, necessitano di un apporto costante di ex marittimi, segnatamente ufficiali, piloti, ingegneri, responsabili di cantieri navali, ispettori addetti al controllo della sicurezza delle navi e istruttori.

Gran parte del personale operante bordo delle navi proviene attualmente da paesi terzi. Ciò è dovuto ai vincoli e all'isolamento che comporta questa professione, alla scarsa considerazione ad essa attribuita e, per alcuni gradi, al minore livello di retribuzione degli equipaggi dei paesi terzi.

I dati dimostrano che le cause di questo declino vanno ricercate sia sul versante della domanda che su quello dell'offerta. La pressione concorrenziale che caratterizza il settore dei trasporti marittimi non incoraggia i datori di lavoro a offrire salari allettanti per il personale europeo.

Tale elemento, associato all'impressione di una scarsa stabilità occupazionale e a condizioni di lavoro sfavorevoli, ha comportato una flessione della richiesta di posti di lavoro nel settore marittimo, contrariamente a quanti sostengono che «nulla prova che i giovani europei non siano interessati a intraprendere una carriera marittima».

Vi sono proposte intese a contrastare la flessione occupazionale in atto nel settore marittimo europeo e a favorire un ritorno alle professioni del mare. Per invertire il trend negativo dell'occupazione marittima è indispensabile incoraggiare la mobilità professionale tra i vari settori. Ciò presuppone il riconoscimento e l'attuazione del concetto di Economia del mare.

Occorrerebbe, altresì, eliminare ostacoli legislativi quali la mancanza di mutuo riconoscimento delle qualifiche o di criteri nazionali applicabili agli ufficiali. L'attuazione della direttiva riguardante il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri dovrebbe consentire di eliminare le ultime barriere. Allo scopo andrebbero destinati fondi comunitari a iniziative volte a sostenere la gestione del cambiamento e ad agevolare la riqualificazione e il riorientamento professionale, ad es. nel caso di imprese soggette a ristrutturazione o a riduzione dell'organico. Si potrebbe valutare la possibilità di istituire sistemi che permettano ad altri settori di partecipare al finanziamento di tirocini o apprendistati nel settore della navigazione. Ciò consentirebbe a quanti lo desiderano di acquisire l'esperienza in mare necessaria per una successiva collocazione in campo marittimo. In aggiunta andrebbero rivisti gli attuali programmi di istruzione e formazione, sia per quanto riguarda la navigazione e i settori connessi che l'ingegneria navale e la pesca.

In questo contesto la *Confederation of European Maritime Technology Societies* (CEMT) ha proposto l'elaborazione di un inventario delle competenze richieste dall'industria. Occorre garantire in tutta Europa una formazione conforme a standard internazionali come quelli prescritti dalla Convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia (Convenzione STCW), atta a fornire una serie di competenze supplementari che rispondano alle esigenze dell'industria, così da offrire maggiori sbocchi occupazionali e rafforzare la competitività della flotta europea.

Un'altra chiara difficoltà nel perseguire quanto sopra consiste, dunque, nella molteplicità degli attori coinvolti. Sono fin troppo numerose le politiche settoriali elaborate a tutti i livelli di governo (comunitario, nazionale, regionale e locale) giacché attualmente i soggetti più idonei a formulare proposte d'azione possono essere attori di diversi organismi o paesi oppure organizzazioni internazionali. Affinché le decisioni siano prese a un livello quanto più vicino possibile ai portatori di interesse, l'intervento comunitario dovrebbe essere limitato ai casi in cui conferisce valore aggiunto alle iniziative attuate ad altri livelli.

CONCLUSIONI

Il presente Rapporto ha mirato ad approfondire la conoscenza del comparto “Economia del Mare” nella regione Campania onde analizzare i fabbisogni di innovazione e formazione dei relativi settori produttivi alla luce delle loro prevista evoluzione nonché delle relative prospettive occupazionali. Onde individuare i corsi IFTS più consoni alle esigenze delle aziende rientranti nel suddetto ampio aggregato e le sottostanti ragioni, il Rapporto attinge a quattro fonti conoscitive:

1. analisi documentale
2. indagine sul campo tramite valutazione qualitativa dei riscontri dei questionari
3. testimoni privilegiati
4. analisi *Quality Function Deployment*.

In coerenza con precedenti analisi ed indagini empiriche, partendo dall'inquadramento del concetto di Economia del Mare e delle relative filiere trasversali o longitudinali, la suddetta analisi è partita dall'esame delle potenzialità di sviluppo prospettico del Comparto nonché della valenza strategica che esso detiene per l'andamento dell'intera economia regionale. Allo scopo, attraverso le citate fonti conoscitive, sono stati specificamente richiamate alcune dinamiche che caratterizzano e caratterizzeranno sempre più l'evoluzione dell'Economia del Mare nella sua interezza, pur con doverosi distinguo ed eccezioni per i singoli settori che rientrano in questo vasto aggregato.

In particolare, attraverso un'implicita analisi SWOT, si è posto l'accento sui seguenti aspetti.

- ❖ Il notevole impatto socioeconomico del comparto dell'Economia del Mare sull'andamento economico ed occupazionale regionale, con precipuo riguardo all'incidenza sulla principale città marittima regionale.
- ❖ Il costante processo di riduzione dei costi di trasferimento delle merci grazie ai progressi tecnici, tecnologici ma anzitutto logistici; vale a dire nell'organizzazione delle modalità trasportistiche e nel costante ricorso alla multimodalità.
- ❖ Il costante aumento del livello di globalizzazione dei mercati, avallato e favorito dalla suddetta riduzione dei costi di trasporto, che aumenta l'interscambio commerciale col resto del mondo e lascia prevedere ulteriori incrementi nei volumi di traffico in adesione alle logiche di divisione internazionale del lavoro.
- ❖ La crescente spinta verso l'innovazione che, come detto, non è solo tecnologica e di processo ma anche e soprattutto organizzativa e gestionale.
- ❖ Le sempre più pressanti ed inderogabili esigenze di sviluppo di modalità di trasporto e comunicazione globale ecocompatibili e sostenibili.
- ❖ La difficoltà di garantire la sicurezza ai traffici nazionali ed internazionali sia a livello di presidio delle coste, della navigazione e del retroterra.

- ❖ La necessità di disporre di figure professionali sempre più professionalizzate, in ottemperanza alla riduzione dei lavori manuali a favore di quelli intellettuali, che richiede una continua attenzione all'evoluzione ed alla formazione delle risorse umane.
- ❖ Conseguenza di quanto sopra, il cambiamento di peso, importanza, ruolo e significato di varie professioni; con la scomparsa o il ridimensionamento di alcune di esse e la comparsa di nuove figure e compiti caratterizzati dal non essere solo *high personal-intensive* ma anzitutto *high personality-intensive*.

Analisi delle fonti documentali

In conformità a quanto programmato in sede di redazione del Rapporto, per definire i settori connessi od inclusi all'Economia del Mare sono state definite quelle attività che ruotano o sono incentrate, direttamente od indirettamente, sui punti terminali costituiti dalle strutture marittimo-portuali. Si tratta di un aggregato molto ampio e di difficile delimitazione giacché tra esse rientrano:

- Attività marittime slegate dalla presenza del baricentro costituito dalla struttura portuale,
- Attività influenzate solo marginalmente o nominalmente dalla presenza del porto,
- Attività non legate al porto, ma positivamente influenzate dalla sua presenza in termini di indotto, Attività parzialmente legate al porto,
- Attività strettamente legate al porto.

Per ognuna di essa ci è cercato di pervenire ad un quadro occupazionale attuale e prospettico basandosi sulle risultanze degli enti ufficiali di rilevazione e di indagini pregresse. Ne è emersa una situazione che vede sia la richiesta di nuovi occupati in termini assoluti, sia la richiesta di nuove professionalità sempre più specializzate e con livelli di competenze crescenti. Un'esigenza alla quale deve necessariamente accompagnarsi un aumento dell'offerta formativa e dei contenuti proposti in termini di conoscenze e specializzazione.

Queste enunciazioni di carattere generale trovano la loro declinazione operativa in tutta una serie di possibili interventi che, a partire dalla scala nazionale, possono giungere ad investire anche aree territoriali o produttive di ridotte dimensioni. In vari paragrafi si è avuto modo di esporre le possibili azioni da attivare all'interno dei principali comparti produttivi dell'Economia del Mare segnalandone alcune prioritarie per quanto attiene al sistema dei porti, l'armamento, i servizi ausiliari ai trasporti marittimi, i cantieri, la nautica da diporto, i servizi logistici e la pesca.

Ad uno specifico scenario per ogni tipologia settoriale trasversale si aggiungono poi le tematiche comuni al comparto dell'Economia del Mare. Si tratta di azioni indispensabili allorché si intenda mantenere la competitività del comparto nella sua interezza e con esso anche le prospettive occupazionali di un aggregato che, alla prova dei fatti, si rivela tra i più dinamici e prospettici.

Per rendersi conto della portata delle tematiche oggetto di discussione è sufficiente considerare gli effetti conseguenti all'internazionalizzazione delle normative ed all'introduzione delle regole comunitarie legate alla *safety* ed alla *security* ed alle certificazioni di qualità in generale. Analogamente, la grande evoluzione delle tematiche ambientali impone un ripensamento delle operazioni e di gran parte delle modalità di manipolazione, stoccaggio e trasporto delle merci che sottende forti cambiamenti nell'intera filiera degli operatori interessati a cominciare, appunto dal fabbisogno di nuove professionalità, conoscenze e competenze.

- per la *pesca*: meccanico navale, motorista abilitato, padrone marittimo, marinaio autorizzato, nostromo, retiere.

In realtà, pur considerando che l'analisi dei fabbisogni dell'economia del mare relativa al personale navigante, cantieri navali, porti, pesca e turismo risulta molto frammentata, esaminando quegli elementi che sono unanimemente considerati come irrinunciabili ed analizzando in dettaglio le figure professionali richieste ed i relativi comparti è evidente che il comparto nella sua interezza necessita maggiormente di profili professionali tecnici collegati ad una precisa formazione scientifica. Ciò sia che si parli di livelli d'istruzione universitari (ingegneri, project manager...), sia di diplomi tecnici (periti, tecnici...). Solitamente, per l'atipicità del settore sono richiesti specifici titoli, abilitazioni e qualifiche marittime che sono connotate da percorsi formativi individuati dal Ministero dei Trasporti ed ai quali non è spesso precluso un agevole accesso.²³

Alla luce di quanto sopra, i fabbisogni di competenze risultano i seguenti.

Una prima indicazione di ordine generale che emerge concerne l'esigenza di figure professionali in possesso di una visione d'insieme del sistema dell'Economia del Mare, sia in un'ottica multimodale o intermodale sia in una più complessa di *supply chain*. Una seconda indicazione riguarda le conoscenze linguistiche, vale a dire possibilità di apprendere almeno una seconda lingua straniera con particolare riferimento a quelle utilizzate dai grandi operatori dell'Est-Asia.

Ancora, emerge una certa presa di coscienza, forse più formale che sostanziale, sulla necessità di dotarsi di strumenti atti a favorire il perseguimento delle procedure per l'ottenimento della *certificazione della qualità* dei servizi/prodotti offerti come dell'intera attività aziendale. Le figure professionali che si interessano di qualità stanno trovando molti spazi occupazionali e giacché si interessano di una tematica che è riconosciuta come *conditio sine qua non* dell'operatività sui mercati esteri.

La maggioranza delle aziende, inoltre, indipendentemente dalla tipologia e dal singolo settore di operatività, ricerca figure, non necessariamente con una *education* di livello universitario o post universitario, che sappiano o che siano in grado di apprendere temi ritenuti fondanti per il buon esito del governo dell'azienda. Tra essi l'*analisi delle strutture aziendali in base ai processi produttivi ed ai relativi costi* la capacità di *prevedere l'andamento dei costi simulando lo svolgimento dei processi di trasporto*, la capacità di *creare e gestire gruppi di lavoro* nonché l'*utilizzo delle innovazioni tecnologiche nel settore della logistica*, con particolare riferimento alle piattaforme info-telematiche ed ai relativi *software* specializzati.

Data l'atavica ritrosia delle aziende locali ad assumere persone ampiamente formate e di un'età mediana, è presumibile che i giovani in possesso o in grado di acquisire tali competenze siano anche quelli destinati a svolgere i futuri ruoli dirigenziali all'interno della stessa azienda. Questi ultimi verranno poi chiamati a mostrare di saper *gestire dell'impresa nell'ottica della filiera intermodale*; dunque di conoscere le interrelazioni di filiera laterali, verticali od orizzontali tra le varie categorie di operatori pubblici e soggetti privati.

²³ È probabile che anche una ricognizione di carattere meramente storico e culturale rappresenterebbe un valore aggiunto alla programmazione di eventuali interventi formativi efficaci. Un esempio in tal senso riguarda gli ufficiali di coperta e gli ufficiali di macchina, titoli e qualifiche professionali riservati, fino al 2008, solo ai diplomati degli istituti tecnici nautici o degli istituti professionali del mare. Successivamente si è avuta la liberalizzazione delle abilitazioni marittime, aprendole a qualunque diploma, purché "allineato" a quello nautico dopo un corso di almeno 500 ore.

Approfondimento ulteriore di quanto sopra, per le aziende logistiche di una certa dimensione che ambiscono a porsi quali *combined transport operator* o *multimodal transport operator* oppure a *third party logistic* o *fourth party logistic* in un'ottica di *supply chain management*, emerge una distinta presenza di figure in grado di saper *gestire ed organizzare le infrastrutture logistiche* di cui si servono o che offrono ai clienti. In questo si sottende sia la capacità di *leggere l'Economia del Territorio*, sia domestico che estero, sia di saper *comunicare e promuovere i propri prodotti e servizi* sul mercato.

Da questo punto di vista è cruciale saper *organizzare le attività di un'unità organizzativa*, tecnica quanto commerciale, se non dell'intera azienda evitando eventuali ricorsi a costose esternalizzazioni o consulenti esterni (verso i quali i proprietari aziendali hanno una certa avversione); così come essere a conoscenza e sapere utilizzare alcune delle *tecniche di marketing strategico ed operativo*. È, altresì, importante disporre di un'elevata *capacità relazionale* da estrinsecare tanto nei riguardi dei dipendenti che verso l'esterno; in particolare nei rapporti con la Pubblica Amministrazione per lo svolgimento degli iter burocratici e con aziende concorrenti, clienti, fornitori o partner per la creazioni di *joint*, consorzi e associazioni temporanee di imprese per scopi commerciali o di "pressione".

In relazione al peso dei settori singolarmente considerati emergono, poi, specifici fabbisogni di competenze che è possibile far risalire ad esigenze particolari e settoriali, se non proprio aziendali, a comunque non generalizzabili. Vanno in questa direzione le specificità richieste dal settore della pesca, persone con capacità manageriali in generali in grado di far sviluppare le aziende ed i consorzi, come dal cantieristico (adozione dell'automazione industriale o di innovazioni di processo e di prodotto) o degli spedizionieri (conoscenza delle normative europee).

Analisi sul campo

L'indagine ha riguardato 25 aziende selezionate su base campionaria, con una preferenza per i partner del Polo Formare ed in adesione ad una ripartizione settoriale concordata con il Polo Arcobaleno (altro Attore della Rete), col quale si è condivisa anche la strutturazione del questionario. Operativamente, tuttavia, sono stati reputati utili allo scopo 21 questionari.

Il campione analizzato si caratterizza per una marcata accentuazione sulle aziende dedite ad attività manifatturiere (costruttori e riparatori di navi ed imbarcazioni da diporto) localizzate per l'85% dei casi nella provincia di Napoli. Tali imprese, seppure in maggioranza di dimensioni ridotte (il 45% ha meno di 10 addetti), operano fondamentalmente su scala internazionale (57%) ed avvertono solo marginalmente degli effetti dell'attuale crisi economica (19%).

Ne è una conferma la disponibilità degli intervistati ad assumere giovani (l'83% ha le idee ben chiare al riguardo e propende per un'età compresa tra i 20 e 32 anni) nel breve termine (67%) per far fronte anzitutto a previsti incrementi della domanda (36%) ed ai conseguenti processi di espansione dell'impresa con l'ingresso in nuovi mercati (53%). Al riguardo non prevedono particolari problemi nel reperimento delle figure professionali di cui necessitano (62%) eventualmente legata alla difficoltà di trovare candidati con le competenze richieste e senza pretese retributive o di carriera eccessive.

Per tale motivo la ricerca è limitata sostanzialmente all'ambito regionale. Nel caso gli intervistati non avrebbero problemi ad allungare i tempi della ricerca o a puntare sull'*upgrading* di qualche dipendente.

Nello specifico degli aspetti relativi alla formazione del personale, alcuni intervistati (19%) riconoscono che delle figure professionali sono in via di esaurimento; essi, peraltro, sono molto attenti (81%) a monitorare i propri fabbisogni formativi e di competenze con periodiche riunioni e colloqui con i dipendenti e si adoperano alquanto per fronteggiare eventuali gap di conoscenze ricorrendo, tuttavia, prevalente ad una formazione saltuaria di tipo interno. Modalità che, nonostante i suoi limiti, rimane la preferita dalla maggioranza degli intervistati (34%) anzitutto perché è solitamente di tipo tecnico-specialistico (65%).

Le imprese del campione, peraltro, dispongono di una forza lavoro alquanto giovane (il 35% ha un'età compresa tra i 35 e 40 anni per l'87% di sesso maschile) che vanta un buon numero di laureati (19%) e diplomati (42%); dunque ancora modellabile allo scopo. Non a caso essa è interessata da un turnover alquanto basso (85%); segno di fiducia nelle prospettive aziendali.

Ciò non esclude il ricorso a pratiche di esternalizzazione di alcune aree funzionali (mediamente due); in particolare di *amministrazione e finanza* e di *sicurezza, ambiente e qualità* che, non a caso, sono quelle dove si concentrano le possibili nuove assunzioni e dove si manifesta il maggior bisogno di riqualificazione delle professionalità. In realtà quest'ultimo fabbisogno è ben avvertito anche nell'area *operativa*, il *core business* delle aziende, ma alla prova dei fatti queste ultime non sembrano dedicare molti sforzi in questa direzione giacché, ad es., anche il diffuso ricorso a software specialistici (89%) è focalizzato principalmente su attività "ausiliarie" quali la contabilità.

Ad ogni modo, data la buona discreta conoscenza delle figure IFTS (52%), in specie nei propri settori di riferimento ed il discreto affidamento che in esse si ripone (36%), il 70% degli intervistati si dichiara disponibile ad assumere figure professionali provenienti da un percorso IFTS che, coerentemente con quanto sopra affermato, andrebbe migliorata puntando sulle esperienze *on the job* dei corsisti e rivolta anzitutto agli operatori "tecnici" dell'azienda (44%), nonché a partecipare attivamente alla loro realizzazione (57%). L'elevato, forse eccessivo pragmatismo delle aziende del comparto si rivela anche dal fatto che esse gradirebbero corsi formativi tecnico-specialistici legati anzitutto al prodotto/servizio offerto (30%); come quelli che effettuano autonomamente.

Nello specifico delle competenze, la *conoscenza del mercato e/o settore* e quelle *commerciali e di marketing* sono le maggiormente presenti in azienda, mentre le *tecnico-professionali*, quelle relative alla *pianificazione* ed al *saper lavorare in team* sono quelle che si intende migliorare in primis. In generale, emerge un costante orientamento alla ricerca di competenze di origine gestionale idonee a supportare i processi di ottimale posizionamento sul mercato e di aumento del gradimento del proprio output. Da questo versante, per le sole aziende manifatturiere, conta molto l'adozione di metodologie di incremento dei livelli qualitativi, di automazione industriale e di adozione di nuove tecnologie per il miglioramento delle performance aziendali.

Circa le competenze innovative, quelle concernenti la *sicurezza e l'impatto ambientale* sono di gran lunga le più richiamate, seguite dalle *organizzative*. Le future leve strategiche aziendali, infatti, a loro modo di vedere si baseranno sempre più sull'*ampiezza della gamma dei prodotti/servizi* offerti e sulla *ricerca di nuovi mercati* ma anche sull'introduzione di *sistemi di gestione della qualità*, che necessitano, appunto, di superiori livelli organizzativi. Anche il livello tecnologico degli impianti ed attrezzature e la collaborazione con altre aziende appaiono come variabili cruciali, ma specifiche delle aziende del settore secondario e non di tipo trasversale.

Con precipuo riferimento agli scopi della presente indagine, dunque, si evince che le imprese sono interessate agli IFTS a patto che rispondano pedissequamente alle loro esigenze pratiche, operative, rivolte agli aspetti "tecnici". Nello specifico le aziende intendono integrare le proprie competenze anzitutto nelle aree di *amministrazione e finanza* per ridurre il ricorso all'esternalizzazione e le *tecnico-professionali*, quelle relative alla *pianificazione* ed al *saper*

lavorare in team per accrescere la competitività futura. *Sicurezza, ambiente e qualità* costituiscono il fulcro delle competenze innovative desiderate dalle aziende per mantenere un'elevata accettazione dei propri output di prodotto o servizi; ma più che altro rappresentano, come noto, una *conditio sine qua non* per essere accettati sui mercati internazionali.

I testimoni privilegiati

Ad ognuno dei sette soggetti intervistati sono state formulate alcune domande inerenti le competenze professionali e le figure professionali prospettiche, i *requirements* dei percorsi formativi, il comportamento delle aziende in materia di gestione delle risorse umane, il livello e l'evoluzione delle competenze e delle professionalità, la differenziazione dei comparti del settore in termini di sviluppo delle risorse umane, il ruolo che possono giocare le Istituzioni. L'indagine, svolta su una base esclusivamente qualitativa, ha mirato a individuare quei fattori e quelle tendenze latenti dalla cui interpretazione è possibile interpretare i futuri percorsi di evoluzione del settore e le relative linee di azioni da formulare ed implementare per superare le fasi di criticità ed aumentare la competitività del settore.

Le competenze ritenute rilevanti sono di tipo composito e multiforme in quanto più intervistati hanno segnalato la necessità di disporre accanto a competenze di base (quali quelle linguistiche, informatiche e giuridico-economiche), di quelle trasversali (quali quelle organizzative e relazionali) e di quelle specialistiche di conoscenza dell'Economia del Mare. In linea con questa evidenza è stata segnalata la necessità di competenze di base e gestionali (intese come competenze economiche, organizzative, tecnologiche).

Va registrato che la richiesta di un set multiforme di competenze si accompagna in taluni casi alla richiesta di superare la limitata conoscenza tanto del proprio ambito geografico di riferimento quanto del proprio comparto operativo. Ciò alla luce della necessità di disporre di risorse umane sensibili o in grado di comprendere tanto le dinamiche mutevoli dei traffici sul piano globale quanto di comprendere le dinamiche dell'intera filiera delle operazioni logistiche.

Una circostanza che, in entrambi i casi, permette di aumentare la visibilità sulle possibili scelte strategiche ed operative permettendo di sfruttare al meglio le opportunità disponibili sull'intero scenario geografico e settoriale di riferimento. I testimoni privilegiati hanno, quindi, evidenziato la necessità di figure professionali integrate con caratteristiche polivalenti e trasversali che, partendo da un buon livello di competenze di base, siano in possesso di competenze specialistiche relative al proprio comparto di attività ed abbiano, al contempo, capacità di arricchire un maggiore livello di competenze generali prevalentemente di tipo gestionale e radicate nella cultura logistica in una ottica di *supply chain management*.

Sulle azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo del descritto set di competenze i soggetti intervistati hanno fatto emergere una posizione fortemente convergente verso un percorso di formazione integrato tra formazione formale ed informale da un lato e formazione teorica e operativa. È emerso, in sostanza, la consapevolezza che per le figure professionali richieste, occorre una formazione organizzata di tipo formale (propria delle istituzioni formative) per sviluppare competenze di base e generali di buon livello e una formazione sul campo (mediante stage, tirocini, percorsi di scuola-lavoro, ecc.); una formazione sul campo presso le aziende sia per sviluppare le necessarie conoscenze operative specifiche del comparto sia per favorire la necessaria integrazione tra conoscenze teoriche e conoscenze applicate.

A ciò si aggiunge che una tale formazione punta a favorire figure professionali capaci di saper interpretare l'intera filiera dei servizi logistici e dei trasporti in ottica *supply chain*. In sostanza ciò che emerge dall'indagine presso i testimoni privilegiati è uno spaccato abbastanza chiaro della realtà del settore dell'Economia del Mare nella regione, ma anche dell'intero settore dei servizi di logistica e trasporti sul piano generale.

Quest'ultimo costituisce tanto un comparto ampio in termini di numerosità delle aziende e delle maestranze quanto un settore caratterizzato da una composizione eterogenea di aziende. Tali caratteristiche si riverberano in un fabbisogno di competenze composite e multiforme e di figure professionali di elevata qualità e affidabilità tanto ai livelli di bassa che di più elevata qualificazione

Analisi QFD ed IFTS identificati

L'analisi ed interpretazione delle risposte dei questionari sottoposti alle imprese è stata condotta anche mediante aggregazione statistica delle informazioni contenute nei questionari stessi applicando una valutazione qualitativa delle risposte corroborata e confermata dall'applicazione della *Casa della Qualità* che è, appunto, la forma riconosciuta di *Quality Function Deployment*. Come ampiamente noto, la metodologia in questione rappresenta uno strumento utile all'analisi dei fabbisogni in grado di facilitare l'individuazione dei requisiti di innovazione per il processo e per il prodotto/servizio attraverso l'assegnazione di una scala di priorità.

Caratteristica peculiare del metodo QFD è ricavare previsioni basate sulla convergenza di opinioni sul futuro dei fenomeni considerati. Dai bisogni emersi che hanno raccolto maggiore consenso tra la riportata analisi qualitativa, i citati testimoni privilegiati e le conoscenze del gruppo di lavoro, è stato costruito il modello QFD incluso nel presente Rapporto.

Esso, dunque, è il frutto di un vero e proprio "confronto di gruppo", arricchito dai diversi punti di vista e dalle diverse competenze degli esperti consultati, nel rispetto della specificità di ciascun contributo. La QFD ha fornito un ordine di priorità dei fabbisogni di competenze al campione intervistato attraverso 2 case di qualità:

- 3) Fabbisogni di competenze da integrare sulle righe e risposte aziende sulle colonne
- 4) Fabbisogni di competenze innovative sulle righe e risposte aziende sulle colonne.

Mediante l'utilizzo di un apposito software si sono, quindi, identificate le risposte che hanno ottenuto il maggiore riscontro; di seguito riportate.

Ampiezza gamma prodotti/servizi
Introduzione /ampliamento SGQT
Ricerca/allargamento mercati sbocco
Livello tecnologico impianti/apparecchiature
Introduzione /ampliamento SGQ
Organizzazione aziendale
Livello automazione aree aziendali
Impiego nuove tecnologie
Scelta canali di approvvigionamento
Collaborazione con altre aziende

AREA	Ordine di priorità pesato
Marketing	1
Gestionale	2
Tecnologica	3
Organizzazione	4
Approvvigionamento	5

Evidenziati per aree di priorità, i fabbisogni delle competenze innovative mostrano che le competenze richieste sono generalmente riferite alle prevalenti aree della gestione aziendale, che vanno ovviamente interpretate in funzione delle specificità tanto settoriali che territoriali.

Raccordando le competenze individuate con gli standard minimi di competenze tecnico-professionali dei vari percorsi IFTS si sono identificati, in prima analisi, i più consoni alle esigenze aziendali. Ne consegue che i percorsi IFTS appaiono così ordinati:

1) Tecnico superiore della logistica integrata

2) Tecnico superiore dei trasporti e dell'intermodalità

Si è, quindi, proceduto alla cosiddetta “curvatura” di tali due figure professionali in funzione delle precipue finalità ed esigenze delle aziende dell'Economia del Mare regionale. Processo condotto attraverso l'integrazione degli standard minimi delle competenze incluse nei due profili professionali IFTS individuati.

I due citati percorsi appaiono, anzitutto, accomunati dall'esigenza di accrescere o migliorare alcune competenze:

- le *conoscenze linguistiche*,
- le conoscenze relative alle procedure per l'ottenimento della *certificazione della qualità* delle proprie procedure operative o dei servizi/prodotti offerti,
- le conoscenze sulle modalità di migliorare l'*organizzazione interna aziendale*,
- l'*analisi delle strutture aziendali in base ai processi produttivi ed ai relativi costi*.

Nello specifico, invece, per il primo IFTS si palesa l'esigenza di accrescere, integrare o migliorare:

- *gestire l'impresa nell'ottica della filiera logistica integrata*,
- *prevedere e computare i costi e la simulazione dei processi e dei servizi logistici*,
- *utilizzare le innovazioni tecnologiche nel settore della logistica*,
- *gestire ed organizzare le infrastrutture logistiche*.

In aggiunta, anzitutto per le imprese del terziario avanzato, appare sempre più pressante l'esigenza di *leggere l'economia del Territorio*. Un'altra capacità si lega alla vendita e promozione dei propri servizi/prodotti offerti; vale a dire al *comunicare e promuovere prodotti, servizi ed eventi*.

Per il secondo IFTS, invece, si palesa l'esigenza di:

- *utilizzare le innovazioni tecnologiche nel settore della logistica (in specie le ICT),*
- *utilizzare le tecniche di marketing strategico ed operativo,*
- *sviluppare capacità relazionali ed interpersonali*
- *analizzare le attività in base ai processi produttivi interaziendali ed ai relativi costi.*

Si manifesta, inoltre, un'esigenza condivisa di sistemi di *gestione integrata della qualità aziendale tra le varie modalità di trasporto*. Conseguentemente e parallelamente si palesa la necessità di aumentare l'acquisizione di competenze relative alla *pianificazione e gestione di azioni di miglioramento globale* (sviluppo aziendale e di filiera integrata).

Ancora, con riferimento alle sole attività manifatturiere del campione indagato (cantieristica e riparazioni navali), data la specificità del proprio output, spesso di natura tangibile, si manifesta l'esigenza, sempre in un'ottica di logistica integrata (primo IFTS), di accrescere, integrare o migliorare trasversalmente le seguenti competenze :

- *utilizzo del disegno industriale nella progettazione e dei relativi strumenti (CAD, CAM, CIM),*
- *l'adozione di metodi e tecniche di progettazione nell'industrializzazione e sviluppo del prodotto,*
- *utilizzare le logiche sottese al miglioramento continuo: razionalizzazione delle risorse in fase di produzione,*
- *gestire le strutture impiantistiche nella configurazione dei sistemi di processo e di prodotto*
- *adozione di nuove metodologie produttivi e sistemi di automazione industriale,*
- *analizzare i mercati e le politiche di sviluppo del prodotto.*

I PROFILI PROFESSIONALI IFTS PROPOSTI – POLO FORMARE

FIGURA NAZIONALE STANDARD IFTS	1. Tecnico Superiore della Logistica Integrata
PROFILO DI SPECIALIZZAZIONE PROFESSIONALE	Gestione del ciclo approvvigionamenti-trasformazione-distribuzione Previsione dei costi e simulazione dei processi e dei servizi Gestione e organizzazione delle infrastrutture logistiche Adozione innovazioni tecnologiche nel settore logistico
MACROSETTORE	Settore Terziario Avanzato
SETTORE	Trasporti Marittimi e Servizi logistici

FIGURA NAZIONALE STANDARD IFTS	2. Tecnico Superiore dei Trasporti e dell'Intermodalità
PROFILO DI SPECIALIZZAZIONE PROFESSIONALE	Organizzazione del ciclo trasportistico e dei processi interaziendali Tecniche di marketing strategico ed operativo Applicazioni infotelematiche Capacità relazionali ed interpersonali per il team-working
MACROSETTORE	Settore Terziario (Servizi) e Terziario Avanzato
SETTORE	Trasporti Marittimi

FIGURA NAZIONALE STANDARD IFTS	3. Tecnico Superiore della Logistica Integrata
PROFILO DI SPECIALIZZAZIONE PROFESSIONALE	Logiche gestionali per il miglioramento continuo in ottica SCM Analisi dei processi produttivi interaziendali per l'automazione industriale Disegno industriale nella progettazione (CAD, CAM, CIM) Analisi dei mercati e politiche di sviluppo del prodotto
MACROSETTORE	Settore manifatturiero
SETTORE	Cantieristica, manutenzione e riparazione imbarcazioni

BIBLIOGRAFIA

Libri, articoli, riviste

AP (Autorità Portuale di Napoli), *Piano Operativo Triennale 1999-2001; 2002-2004*.

AP (Autorità Portuale di Napoli), 2006, *Lavoro ed imprese nel Porto di Napoli*.

Bologna S., 2002, *Logistica e governance*, atti del seminario “Problemi e prospettive della logistica in Italia”, Quaderni del Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, n.16, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Borghesi A., Buffa A., Canteri R., 1997, *Manuale di logistica - i trasporti*, Cedam.

Borghesi A., Buffa A., Canteri R., 1999, *Competizione nella portualità tra Nord e Sud Europa nei traffici unitizzati*, Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, Università degli Studi di Napoli Federico II

Canali C., Pelizzoni C., 2002, *Sistema infrastrutturale, sistema logistico e offerta di trasporto*, atti del seminario “Problemi e prospettive della logistica in Italia”, Quaderni del Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, n.16, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Caputi M., 2002, *Trasporto, spedizioni merci e logistica*, Buffetti.

Cascetta E., Salerno G., 1995, *Sviluppi della ricerca sui sistemi di trasporto*, Angeli.

Cazzaniga Francesetti D., Foschi A., 2001, “The Impact of “Hub and Spokes” Port Networks on Transport System”, in Ben Akiva M., Hayashi Y., Preston J., *Transports 2001*, 9th WTCR, Korea Transport Institute.

Cazzaniga Francesetti D., 2005, *Struttura e problemi dei cantieri commerciali e da diporto*, Angeli.

Cazzaniga Francesetti D., 2006, *I criteri di scelta dei porti internazionali e i porti italiani*, paper, VIII riunione scientifica Società Italiana Economisti dei Trasporti, Trieste, 29 giugno-1 luglio.

CCIAA di Napoli, 1997, *Il porto di Napoli come fattore di sviluppo dell’economia regionale*.

CCIAA di Napoli/Unione Industriali di Napoli, 2010, *Napoli Futura, Vocazioni, strategie, crescita*; Coordinatore Scientifico Prof. Matteo Caroli – Coordinamento operativo d.ssa Uliana Guarnaccia

CENSIS Federazione del Mare, 1998, *Rapporto sull’Economia del mare – L’impatto socio-economico delle attività d’impresa marittima nello sviluppo del paese*. Franco Angeli.

CENSIS Federazione del Mare, 2002, *Il Rapporto sull’Economia del mare 2002 – L’impatto economico ed occupazionale del cluster marittimo italiano*, Franco Angeli.

CENSIS, 2006, *III Rapporto sull’economia del Mare*, Federazione del Mare, Angeli.

CENSIS – Unione interporti Riuniti, 2009, *Il disegno dell’interportualità italiana. Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali*, Franco Angeli

Cirà A., 2004, “L’impatto economico delle infrastrutture portuali sull’economia delle città portuali con particolare riferimento alla Sicilia”, in Venezia E. (a cura di), *Economia di mercato e trasporti*, Angeli.

CNEL (Consiglio Nazionale Economia e Lavoro), 2004, *La competitività della portualità italiana*.

CNEL (Consiglio Nazionale Economia e Lavoro), 2004, *Il trasporto internazionale di container, la portualità italiana, la logistica*, convegno, 8 marzo.

CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche), 1997, *La portualità del Mezzogiorno d’Italia nel quadro delle trasformazioni del trasporto via mare*.

Comprehensive sectoral analysis of emerging competences and economic activities in the European Union: Building and repairing of ships and boat sector, final report January 2009- DG Employment, Social Affairs and equal opportunities European Union

Confindustria, *Relazione del presidente eletto Paolo D’Amico*, Assemblea sessione pubblica 18/3/2010 Relazione, del Presidente uscente Nicola Coccia.

Cristopher M., 1992, *Logistic and supply chain management; strategies for reducing costs and improving services*, Financial Times, Prentice Hall.

D’Amato G., 2006, “Infrastrutture portuali, cantieri, flotta e scambi mercantili. Gli andamenti recenti”, *Lectio magistralis*, Cerimonia di conferimento della Laurea ad honorem in “Management delle imprese di trasporto”.

De Martino M., 2002, “Il processo di internazionalizzazione del gruppo Grimaldi: da vettore ad operatore logistico”, in G. Ferrara, R. Passaro, G. Vito (Eds), *L’internazionalizzazione delle PMI del Mezzogiorno. Scelte imprenditoriali e strumenti di supporto*, Guida.

Dalla Chiara B., Marigo D., Benzo G., 2002, *Interporti e terminali intermodali. Progettazione – gestione – sistemi telematici – riferimenti normativi – terminologia*, Hoepli.

Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, 2001, *Origini ed evoluzione della logistica moderna: dalla logistica militare alla macrologistica mediterranea*

Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, n.16, Università degli Studi di Napoli Federico II, 2002, *Sistema infrastrutturale, sistema logistico e offerta di Trasporto, atti del seminario “Problemi e prospettive della logistica in Italia”*.

Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, Università degli Studi di Napoli Federico I, 2002, *Logistica e governance*, atti del seminario *Problemi e prospettive della logistica in Italia*.

Siviero L., 2003, *Nuova centralità del Mezzogiorno nei traffici mediterranei e localizzazione di strutture logistiche in ambito portuale*, Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Evangelista P., Sweeney E., 2006, “Technology usage in the supply Chain: the case of small 3PLs”, *International Journal of Logistics Management*, vol.17, n.1.

Federazione del Mare/UPI Unione Province d’Italia, Isfort, 2007, *Le risorse umane nel processo evolutivo del cluster marittimo*, Franco Angeli.

Ferrara G., Morvillo A. (Eds), 2002, *Training in Logistic and the Freight Transport Industry*, Ashgate.

Ferretti G., Rizzo R, 2002, *La sicurezza del lavoro nella logistica portuale*, Edizioni Scientifiche Italiane

Federazione del sistema marittimo italiano, 2010, *La federazione del mare*.

Forte E., 1982, *Complementi di economia dei trasporti*, Cedam.

Forte E., 1994, *Trasporti, politica, economia*, Cedam.

Forte E., 1999, *Competizione nella portualità tra Nord e Sud Europa nei traffici unitizzati*, Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Forte E., 2003, *Logistica economica ed equilibri spazio-territoriali*, atti del seminario su “I fondamenti concettuali della logistica economica”, Milano, 29 maggio.

Forte E., Siviero L., 1994, *Napoli e il Mediterraneo - La città dei flussi - Competizione regionale ed apertura dei mercati mondiali*, Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Genco P., 2000, “Globalizzazione dei mercati e nuove dimensioni della concorrenza interportuale”, *Economia e diritto del terziario* n.1.

Gripiaios P., Gripiaios R., 1995, “The Impact of a Port on its Local Economy: The Case of Plymouth”, *Maritime Policy and Management*, vol.22, n.1.

Iannone F., 2002a, *Origini ed evoluzione della logistica moderna: dalla logistica militare alla macrologistica mediterraneo*, Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, n.16, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Iannone F., 2002b, *Territorio e nodi logistici: dagli interporti alle piattaforme, ai distripark, ai city logistics center. mediterraneo*, Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Iannone F., 2002c, *Logistica integrata e logistica economica: infrastrutture e servizi per lo sviluppo mediterraneo*, Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Iannone F., 2004, *Le attuali prospettive di sviluppo delle Autostrade del mare*, Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Infrastrutture, industria e servizi di trasporto e logistica in Campania, 2007, *secondo rapporto annuale*, ACAM-Agenzia Campana per la mobilità sostenibile.

Infrastrutture, industria e servizi di trasporto e logistica in Campania, 2009, *terzo rapporto annuale*, ACAM-Agenzia Campana per la mobilità sostenibile.

IPALMO (Istituto di Ricerche e Studi di Politica ed Economia Internazionale), 2006, “L’integrazione territoriale nel Mediterraneo”, *seminario*, 11-12 febbraio, Roma.

ISFORT, 1998, *Gioia Tauro: Logistica & Transhipment per lo sviluppo*, Gangemi.

ISTAT, 2001, *Censimento dell’industria e dei servizi*.

Pugliese C., 1990, *Innovazioni tecnologiche e profili professionali nelle attività portuali*, Paperback IRAT-CNR n. 1, Albano Editore.

Pugliese C., 1995, "Processi evolutivi nel settore degli ausiliari del trasporto: le case di spedizione", *Economia e diritto del terziario* n.2.

Regione Campania, 2002, *Linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica*.

Regione Campania, 2009, *l'economia del mare in Campania: fabbisogni professionali e formativi, nuovi e concreti sbocchi occupazionali*.

Camera di Commercio di Milano, 2004, *L'integrazione dei sistemi trasportistici nell'area euro-mediterranea: un contributo di Uniontrasporti*, 2° laboratorio euro-mediterraneo.

Sistema Marketing, 1997, *Il porto di Napoli come fattore di sviluppo dell'economia regionale*, CCIAA di Napoli

Siviero L., 2005, *Economia dei trasporti intermodali e innovazione logistica*, Franco Angeli.

Sorrentini A., 2000, *L'evoluzione tecnico-organizzativa nell'intermediazione dei trasporti: il caso delle agenzie marittime*, Libero.

Sorrentino C., 2000, *Armatori del 2000 vesuviani oltre il Mediterraneo attività marinare*, Spring Edizioni.

SRM (Associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), 2005, *Le vie del mare*.

SRM (Associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), 2005, *Le vie del mare: lo sviluppo del sistema portuale meridionale nel contesto internazionale*, Giannini.

SRM (Associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), 2007, *Poli logistici, infrastrutture e sviluppo del territorio*, Giannini.

SRM (Associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), 2009, *Poli logistici, infrastrutture e sviluppo nel contesto nazionale del territorio. Il mezzogiorno nel contesto nazionale, europeo e del Mediterraneo*, Giannini.

SIET (Società Italiana Economisti dei Trasporti), 2006, *I criteri di scelta dei porti internazionali e i porti italiani*.

Siviero L., 2002, *Unitizzazione dei traffici marittimi ed innovazioni nelle funzioni portuali nel Mezzogiorno*, atti del seminario "Problemi e prospettive della logistica in Italia", Quaderni del Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali n.16, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Siviero L., 2003, *Nuova centralità del Mezzogiorno nei traffici mediterranei e localizzazione di strutture logistiche in ambito portuale*, Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Svimez, 2006, *Rapporto sull'economia del Mezzogiorno*, Il Mulino.

Sweeney E., Evangelista P., 2004, "Supply Chain Learning Needs - Towards a Port Community Perspective", *Annals of Maritime Studies*, n.42.

Sweeney E., Evangelista P., 2005, "Port community learning needs: analysis and design", *Annals of Maritime Studies*, n.43.

Thomas A., 2005, *Aspetti concettuali e metodologici delle politiche per l'imprenditorialità nel Mezzogiorno d'Italia*, Paperback IRAT-CNR n.33, Albano Editore.

Timpano G., 2002, *Il porto di Gioia Tauro: realtà e illusione*, Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Unioncamere, 2004, *Indagine conoscitiva sull'assetto del settore portuale*.

Unioncamere Campania, 2008, *Osservatorio regionale sui trasporti, la logistica e le infrastrutture*, Unioncamere Campania.

Unioncamere Italiana, 2004, *L'accessibilità aeroportuale del Mezzogiorno*, Unioncamere italiana

Uniontrasporti, 1994, *Il ruolo dei trasporti nello sviluppo del Mezzogiorno*, Il Sole24ore.

Valleri M.A., Van de Voorde E., 1996, "Port Productivity: What Do We Know about It?", in Valleri M.A., *L'industria portuale: per uno sviluppo sostenibile dei porti*, Cacucci.

Warf B., Cox J., 1989, "The Changing Economic Impact of the Port of New York", *Maritime Policy and Management*, vol.16, n.1.

Yochum G., Agarwal V.B., 1999, "Static and Changing Port Economic Impacts", *Maritime Policy and Management*, vol.15, n.2.

Siti internet consultati

AICM - ASSOCIAZIONE ITALIANA CONSOLIDATORI MARITTIMI - www.nvocc.it

AIDIM - ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO - www.aidim.org

AILOG - ASSOCIAZIONE ITALIANA DI LOGISTICA E DI SUPPLY CHAIN MANAGEMENT - www.aiilog.it

AISEM - ASSOCIAZIONE ITALIANA SISTEMI DI SOLLEVAMENTO, ELEVAZIONE E MOVIMENTAZIONE - www.aisem.it

ANNUARIO MARITTIMO - www.annuariomarittimo.it

ANPAN - ASSOCIAZIONE NAZIONALE PROVVEDITORI APPALTATORI NAVALI - www.anpan.it

ANSEP-UNITAM - ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE PER I SERVIZI ECOLOGICI PORTUALI E LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO - www.ansepunitam.it

ANTEP - ASSOCIAZIONE NAZIONALE TERMINALISTI PORTUALI - www.fedespedi.it

ASSAGENTI - ASSOCIAZIONE AGENTI RACCOMANDATARI MEDIATORI MARITTIMI AGENTI AEREI - www.assagenti.it

- ASSOCARBONI** - ASSOCIAZIONE GENERALE DEGLI OPERATORI CARBONI - www.assocarboni.it
- ASSOCOSTIERI** - ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEPOSITI COSTIERI OLII MINERALI - www.assocostieri.it
- ASSONAVE** - ASSOCIAZIONE NAZIONALE DELL'INDUSTRIA NAVALMECCANICA - www.assonave.it
- ASSONAUTICA** - ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA NAUTICA DA DIPORTO - www.assonautica.it
- ASSOLOGISTICA** - ASSOCIAZIONE ITALIANA IMPRESE DI LOGISTICA, MAGAZZINI GENERALI E FRIGORIFERI, TERMINAL OPERATORS PORTUALI, INTERPORTUALI ED AEROPORTUALI - www.assologistica.it
- ASSORIMORCHIATORI** - ASSOCIAZIONE ITALIANA ARMATORI DI RIMORCHIATORI - www.assorimorchiatori.it
- ASSTRA** - ASSOCIAZIONE TRASPORTI - www.asstra.it
- AUTORITÀ PORTUALE DI NAPOLI** - www.porto.napoli.it
- AUTORITÀ PORTUALE DI SALERNO** - www.seasunsalerno.it
- CNA FITA** - FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTATORI ARTIGIANI - www.cna.it; www.cnanapoli.it
- COLLEGIO NAZIONALE CAPITANIL.C.&M.** - www.collegionazcapitani.it
- CONFETRA** - CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA - www.confetra.com
- CONFITARMA** - CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI - www.confitarma.it
- CONFTRASPORTO** - CONFEDERAZIONE DEL TRASPORTO DELLA SPEDIZIONE E DELLA LOGISTICA - www.conftrasporto.it
- FAI** - FEDERAZIONE AUTOTRASPORTATORI ITALIANI - www.fai.it
- FEDARLINEA** - ASSOCIAZIONE ITALIANA DELL'ARMAMENTO DI LINEA - www.fedarlinea.it
- FEDERAZIONE DEL MARE** - FEDERAZIONE DEL SISTEMA MARITTIMO ITALIANO - www.federazedelmare.it
- FEDERTRASPORTO** - FEDERAZIONE NAZIONALE DEI SISTEMI DI TRASPORTO - www.federtrasporto.it
- FEDESPEDI** - FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI - www.fedespedi.it
- FEDIT** - FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTATORI - www.fedit.it
- FEDEPILOTI** - FEDERAZIONE ITALIANA DEI PILOTI DEI PORTI - www.fedepiloti-porti.it
- FEDERAGENTI** - FEDERAZIONE NAZIONALE AGENTI RACCOMANDATARI MARITTIMI AGENTI AEREI E MEDIATORI MARITTIMI - www.federagenti.it



FEDERPESCA - FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI PESCA - www.federpesca.it

FIAP - FEDERAZIONE ITALIANA AUTOTRASPORTATORI PROFESSIONALI - www.fiap-italia.com

ILDENARO - www.ildenaro.it

INFORMARE - www.informare.it

LOGISTICA ECONOMICA - www.logisticaeconomica.unina.it

PORTO&DI PORTO - www.portoediporto.it

RINA - REGISTRO ITALIANO NAVALE - www.rina.it

UCINA - UNIONE NAZIONALE CANTIERE E INDUSTRIE NAUTICHE E AFFINI - www.ucina.it

UIR - UNIONE INTERPORTI RIUNITI - www.federtrasporto.it

UNIONTRASPORTI - AGENZIA PER I TRASPORTI DELLE CAMERE DI COMMERCIO ITALIANE -
www.uniontrasporti.it

UNI PORT - UNIONE NAZIONALE IMPRESE PORTUALI - www.fise.org

YSYBA - ITALIAN SHIP AND YACHT BROKERS ASSOCIATION - www.isyba.it.

APPENDICE: Le principali Associazioni di categoria rientranti nell'Economia del Mare

CONFETRA - CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA (CONFINDUSTRIA). Costituita nel 1946, rappresenta a livello politico, economico, sociale e sindacale le categorie imprenditoriali operanti nei settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci, nonché in settori a questi connessi ed ausiliari. Si articola in 16 Federazioni nazionali: AIS - Associazione Imprese di Self-Storage, AITI - Associazione Imprese Traslocatori Italiani, ANAMA - Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, ANSEP-UNITAM - Associazione Nazionale Imprese per i Servizi Ecologici Portuali e la Tutela dell'Ambiente Marino, ANTEP - Associazione Nazionale Terminalisti Portuali, ASSOESPRESSI - Associazione Nazionale Corrieri Espressi, ASSOFERR - Associazione Operatori Ferroviari, ASSOLOGISTICA - Associazione Italiana delle Imprese di Logistica, Magazzini Generali, Magazzini Frigoriferi, Terminalisti Portuali, Interportuali ed Aeroportuali, ASSOVALORI - Associazione Professionale Aziende Trasporto Valori, CONCARRELLI - Consociazione Concessionari Carrelli, FEDESPEDI - Federazione Nazionale Imprese di Spedizioni Internazionali, FEDIT - Federazione Italiana Trasportatori, FERROSTRADA - Associazione Nazionale Corrieri Ferrostradali, FIS - Federazione Italiana Spedizionieri Industriali, IFA - Imprese di Fumigazioni Associate.

CONFTRASPORTO - CONFEDERAZIONE DEL TRASPORTO DELLA SPEDIZIONE E DELLA LOGISTICA (CONFCOMMERCIO). È la confederazione che, raggruppando associazioni del mondo del trasporto, della spedizione e della logistica, si pone come punto concreto di aggregazione e tutela di tutte le realtà di rappresentanza che operano nell'interno di tale sistema dei servizi. È rappresentata sul territorio nazionale dalle 130 associazioni territoriali aderenti alle Federazioni che ne fanno parte: AITE - Associazione Italiana Trasporti Eccezionali, ANAP - Associazione Nazionale Autotrasporto Persone, ASSOMARE - Associazione degli Armatori Marittimi, ASSTRI - Associazione Imprese Smaltimento Stoccaggio Trasporto Rifiuti, CLAAI - Confederazione Libere Associazioni Artigiane Italiane, FAI - Federazione Autotrasportatori Italiani, Federlogistica - Federazione delle imprese di Logistica e Spedizione, Federtraslochi - Federazione Imprese Traslocatori, FIAP - Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali, UNITAI - Unione Imprese Trasporti Automobilistici Italiana..

CONFITARMA - CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI Erede di una tradizione associativa tra armatori e proprietari di navi che risale al 1901, la confederazione rappresenta l'industria armatoriale italiana composta da circa 140 imprese e gruppi armatoriali che operano attraverso oltre 230 società di navigazione in tutti i settori del trasporto di merci e passeggeri nonché nei servizi ausiliari del traffico. Il 94% del tonnellaggio è di proprietà privata, il 5,5% della Tirrenia ed il residuo 0,1% delle Ferrovie dello Stato. Oltre agli armatori aderiscono, in qualità di soci aggregati, enti, associazioni e imprese, italiani e stranieri, la cui attività sia legata con quella marittima. Tra i suoi obiettivi, Confitarma mira a promuovere lo sviluppo della marina mercantile italiana, curando l'assistenza e la tutela degli interessi di tutte le imprese associate, rappresentandole di fronte alle autorità politiche, amministrative ed a qualsiasi organismo pubblico o privato di natura nazionale ed internazionale, stipulando accordi in ambito sindacale ed economico nonché contratti collettivi di lavoro; rappresentando e tutelando i soci in questioni sindacali ed economiche di interesse generale e particolare fornendo informazioni e consulenza agli associati. Confitarma aderisce a FEDERTRASPORTO - Federazione Nazionale dei sistemi e delle modalità di trasporto ed a CONFINDUSTRIA ed è direttamente rappresentata nel Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro e nell'IPSEMA. In campo internazionale aderisce e collabora con: ECSA - European Community Shipowners' Association; ICS - International Chamber of Shipping; ISF - International Shipping Federation; BIMCO - Baltic and International

attraverso sistemi tradizionali (posta - pubblicazioni periodiche) sia attraverso sistemi telematici; convenzioni e servizi nei settori assicurativo, nella telefonia fissa e mobile, negli acquisti di carburante e pagamento di pedaggi autostradali in Italia ed all'estero, transito nei trafori, traghetti, sicurezza mediante ricerca satellitare. Il tutto nella ricerca dell'ottimizzazione e riduzione dei costi di esercizio delle imprese. Aderisce a CONFTRASPORTO ed è presente all'interno di altre importanti organizzazioni. A Napoli è rappresentata dall'ACCSEA.

ANCIP - Associazione nazionale compagnie imprese portuali. Nasce nel 1993 per fare fronte alla nuova situazione che si andava creando negli scali nazionali con il processo di trasformazione che, di lì a poco, avrebbe trovato una sua definizione normativa con la legge n. 84 del 1994. Scopi precisi dell'associazione sono rappresentare gli interessi delle aziende associate presso le istituzioni e gli enti competenti, promuovere lo sviluppo ed il progresso commerciale dei traffici, organizzare studi e ricerche su tematiche economiche, giuridiche e sociali di interesse della categoria. Aderisce alla Federazione del Sistema Marittimo Italiano.

ASSOPORTI - ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI. Associa Autorità portuali ed enti pubblici non economici ai quali lo Stato ha affidato, in forza di legge, l'amministrazione dei maggiori porti nazionali. Aderiscono altresì ad Assoporti alcune Camere di commercio di province dove esistono porti, le loro aziende speciali portuali, nonché l'Unioncamere. Complessivamente sono associati ad Assoporti più di trenta porti commerciali.

ASSORIMORCHIATORI - ASSOCIAZIONE ITALIANA ARMATORI DI RIMORCHIATORI. Riunisce le imprese armatoriali concessionarie del servizio di rimorchio portuale in oltre venticinque porti.

ANSEP-UNITAM - ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE PER I SERVIZI ECOLOGICI PORTUALI E LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO. Non si segnalano operatori per il Porto di Napoli.

GRINAV - GRUPPO DEI RIPARATORI NAVALI. Raggruppa 20 Cantieri di riparazione navale. È costituito come segreteria presso Assonave.

ANASPED - FEDERAZIONE NAZIONALE SPEDIZIONIERI DOGANALI. L'Anasped è strutturata su Associazioni compartimentali (Ancona, Bari, Bologna, Bolzano, Cagliari, Firenze, Genova, Livorno, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino, Trieste, Venezia-Mestre) cui possono aderire tutti gli spedizionieri doganali in possesso del titolo per l'iscrizione all'albo professionale. Si propone di: rappresentare la categoria in sede nazionale presso enti, autorità ed amministrazioni pubbliche e private; studiare e risolvere i problemi comunque riguardanti la categoria e di curare l'applicazione delle risoluzioni adottate; valorizzare le funzioni e l'opera professionale degli spedizionieri doganali promuovendo e coordinando le attività tendenti a conseguire l'adeguato assetto giuridico della categoria; realizzare gli istituti per l'ordinamento e la disciplina della professione; promuovere e mantenere in sede nazionale ed internazionale rapporti ed intese con uffici, enti o associazioni interessanti direttamente o indirettamente la categoria; provvedere alla nomina o designazione di rappresentanti della categoria in tutti gli enti ed organismi a carattere nazionale in cui tale rappresentanza sia prevista dalle leggi e dai regolamenti o sia richiesta od ammessa.

ANGOPI - ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEI GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEI PORTI ITALIANI. Costituita nel 1980, è un'associazione professionale di tipo sindacale atta a tutelare i gruppi ormeggiatori esistenti nei porti italiani (in seguito vi hanno aderito anche i gruppi barcaioli). È affiliata all'European Boatmen's Association (EBA) - un'associazione europea di associazioni nazionali ormeggiatori, costituita a Parigi nel 1977 - che riunisce le associazioni di: Italia, Francia, Gran Bretagna, Belgio, Olanda, Germania, Svezia, Spagna, Grecia, Norvegia, Danimarca, Finlandia. È formata da 57 Gruppi (53 ormeggiatori e 4 barcaioli) che operano in 86

porti nazionali, con un organico complessivo di 820 unità. All'interno dei gruppi operano gli ormeggiatori e barcaioli iscritti in appositi Registri a seguito di un concorso pubblico, per titoli e prova pratica, aperto a tutti i cittadini comunitari.

AICM - ASSOCIAZIONE ITALIANA CONSOLIDATORI MARITTIMI. L'associazione si propone il riconoscimento giuridico e professionale della categoria nonché la tutela dei suoi interessi nei confronti dei terzi e delle pubbliche istituzioni. L'AICM promuove l'attività delle imprese associate in ambito locale, provinciale, regionale, nazionale ed internazionale e costituisce il punto di riferimento per gli enti locali e per gli uffici della pubblica amministrazione partecipando, attivamente, alla promulgazione, all'esame ed alla discussione di leggi o disegni di legge afferenti la categoria anche in materia sindacale.

AISEM - ASSOCIAZIONE ITALIANA SISTEMI DI SOLLEVAMENTO, ELEVAZIONE E MOVIMENTAZIONE. Nasce come "associazione" nel 1992, dalla fusione di due Unioni imprenditoriali già federate all'ANIMA da oltre quarant'anni: l'UCICIS e l'UST. AISEM annovera il 70% delle imprese italiane del settore: il 35% di quelle dei trasporti continui; il 65% dei produttori di gru mobili; il 50% del comparto degli apparecchi di serie per il sollevamento e del sollevamento pesante; il 90% del settore carrelli industriali e attrezzature. Ha lo scopo di esaminare e risolvere i problemi specifici della categoria, tutelandone gli interessi sia a livello nazionale che internazionale ed è portavoce delle esigenze dei propri associati presso i Ministeri, gli Enti pubblici di controllo e di ricerca nonché le altre associazioni di categoria ed assicura agli associati un servizio completo di informazioni in tutto quanto può riferirsi alla loro attività. AISEM è stata riconosciuta ufficialmente dalla *Federation Europeen de la Manutention* che da 50 anni riunisce i più prestigiosi costruttori europei del settore ed è uno dei principali interlocutori del Comitato Europeo di Normazione per l'elaborazione delle normative specifiche tecniche per la costruzione delle macchine. Non risulta nessun associato per la zona di Napoli.

ANNA - ASSOCIAZIONE NAZIONALE NOLEGGIATORI AUTOGRU. Vi aderiscono circa 80 aziende noleggiatrici di autogrù, di piattaforme aeree e di carrelli elevatori, diffuse su tutto il territorio nazionale. Si propone di: sviluppare la concorrenza; qualificare e migliorare l'immagine professionale degli associati; tutelare le attività degli associati sul piano legislativo, sindacale, previdenziale professionale; provvedere alla designazione e nomina di propri rappresentanti presso enti, amministrazioni, istituzioni, commissioni ed organizzazioni; curare lo studio e la risoluzione dei problemi economici, tecnici e tributari del settore fornendo informazioni, consulenza e assistenza anche in campo legislativo e comunque promuovendo e coordinando ogni iniziativa consona a tale scopo; promuovere indagini di mercato, attività di ricerca e sviluppo per lo studio e la divulgazione del tariffario orario per il noleggio di autogrù e piattaforme aeree. ANNA, inoltre: promuove meeting, partecipa a fiere di settore e svolge attività di promozione, attraverso gli organi di stampa e le riviste specializzate; garantisce la presenza dei suoi operatori attraverso Fiere e manifestazioni congressuali sui mercati italiani ed esteri; cura i rapporti internazionali tramite l'affiliazione all'ESTA (Federazione Europea Trasporti Eccezionali) e, attraverso le associazioni europee, segue lo svolgimento delle direttive comunitarie. Non risulta nessun associato per la zona di Napoli.

ANPAN - ASSOCIAZIONE NAZIONALE PROVVEDITORI APPALTATORI NAVALI. Ha lo scopo di: assicurare la rappresentanza della categoria in ogni sede e in particolare presso gli organi centrali e periferici delle Amministrazioni Pubbliche; promuovere opportuni studi su ogni questione doganale, valutaria, fiscale, sindacale ed economica in genere e su quant'altro riguardi la categoria per quegli interventi atti a tutelarne gli interessi; sollecitare studi ed intese sull'adeguamento delle strutture imprenditoriali alle mutevoli esigenze dell'economia marittima e portuale, nonché alle esigenze di coordinamento nell'ambito della UE e nell'ambito delle organizzazioni internazionali

in genere; informare gli associati sulle questioni di comune interesse, comunicando le direttive per un unitario indirizzo della loro attività; promuovere e incoraggiare ogni tipo di rapporto che possa giovare agli associati, operando in tal senso anche attraverso le assemblee annuali.

ASSAGENTI - ASSOCIAZIONE AGENTI RACCOMANDATARI MEDIATORI MARITTIMI AGENTI AEREI. Rappresenta gli interessi collettivi della categoria nei confronti dell'AP, dei terzi e di ogni organo della Pubblica Amministrazione nazionale, internazionale e sopranazionale, coadiuvando gli Associati nella risoluzione di problemi connessi alla loro attività. L'Associazione ha, inoltre, il compito di rendere omogenea la comune attività degli associati, di assumere iniziative tendenti alla difesa delle categorie rappresentate, di intraprendere studi diretti al miglioramento dell'attività dei Soci, promuovendo attività culturali della categoria anche a scopo di addestramento, aggiornamento e perfezionamento, la divulgazione, la pubblicazione, la stampa di carattere informativo contenente studi, ricerche, materiale didattico e tutto quanto connesso direttamente o indirettamente all'espletamento dell'attività associativa.

ASSOCOMBI - ASSOCIAZIONE PER IL TRASPORTO INTERMODALE. Costituita nel 1994, associa le imprese di trasporto stradale, ferroviario, marittimo e aereo, nazionale e internazionale, che: utilizzano le tecniche del trasporto combinato; organizzano e vendono trasporti intermodali; gestiscono terminal e centri attrezzati per l'intermodalità. Ha l'obiettivo di: rappresentare gli interessi delle aziende che operano nel settore del trasporto combinato, incidendo a livello politico, programmatico e gestionale sulla pianificazione, sull'utilizzo e sulla conduzione delle reti infrastrutturali e telematiche; promuovere l'espansione delle imprese associate e del settore nel suo complesso per costituire anche in Italia aziende con forte e qualificata capacità di traffico combinato; far convergere interessi presenti in aree diversificate, ma tutte dedicate alla mobilità delle merci.

ASSOCOSTIERI – ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEPOSITI COSTIERI OLII MINERALI. Costituita nel 1983, all'Associazione partecipano aziende che operano nel settore degli oli minerali, prodotti chimici e GPL. Tutela gli interessi delle Aziende associate nelle sedi istituzionali, politiche e tecniche nazionali comunitarie ed internazionali competenti in materia di logistica energetica. Svolge, inoltre, attività di formazione agli Associati su tutte le normative di interesse, evidenziando gli aspetti più rilevanti per l'attività delle aziende associate. Fornisce interpretazioni ed attività di consultazione con le istituzioni in caso di dubbi interpretativi e tutela le aziende regolarmente costituite titolari di decreti per l'esercizio in concessione di depositi costieri e/o fiscali ed operanti nel settore della logistica di prodotti petroliferi, chimici, petrolchimici e gpl; ancora, essa rappresenta la categoria per il suo riconoscimento e la sua valorizzazione nei confronti della Pubblica Amministrazione, di altre Associazioni, di organizzazioni economiche internazionali e nazionali, difendendone gli interessi. L'Assocostieri aderisce alla Confindustria ed alla FEDERATION EUROPEAN TANK STORAGE ASSOCIATIONS di Bruxelles, costituita su iniziativa della stessa Assocostieri al fine di raggruppare in un unico organismo centrale tutte le associazioni europee che operano nel settore della logistica energetica, per tutelarne gli interessi nelle competenti sedi comunitarie a seguito dell'integrazione del mercato unico europeo. Tra gli associati risultano 5 aziende napoletane (Isecold spa; Petrolchimica partenopea spa; Ramoil spa; Redoil Italia spa; Sarda bunkers spa).

ASSONAVE - ASSOCIAZIONE NAZIONALE DELL'INDUSTRIA NAVALMECCANICA. Associata alla Confindustria e membro del CESA (Community of European Shipbuilders' Associations) e dell'EMEC (European Marine Equipment Council), Assonave è l'associazione di categoria dei cantieri di costruzione e riparazione italiani di navi e dei relativi apparati motore. Ne fanno parte 61 cantieri di 20 città rappresentanti oltre il 90% dell'industria cantieristica italiana con oltre 18.000 addetti e un valore della produzione di 4.000 milioni di € (2004). Sono associati ad

Assonave: Fincantieri, Sestri Cantieri Navale, Nuovi Cantieri Apuania, Società Esercizio Cantieri (Sec), Centro di Tecnica Navale (CeTeNa), Associazione nazionale cantieri navali privati (ANCANAP), Gruppo dei riparatori navali, (GRINAV). Ad Assonave, inoltre, aderiscono 106 imprese fornitrici dell'industria cantieristica, parte di un più ampio indotto con circa 30.000 addetti.

ANSEP-UNITAM - ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE PER I SERVIZI ECOLOGICI PORTUALI E LA TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO. È l'associazione nazionale che raggruppa le aziende di servizi ecologici portuali e di tutela dell'ambiente marino. Si è costituita nel 1999 per unione delle preesistenti ANSEP (Associazione Nazionale Servizi Ecologici Portuali) ed UNITAM (Unione Nazionale Imprese per la Tutela dell'Ambiente Marino). Oggi raggruppa circa 40 associati che rappresentano la quasi totalità dei porti italiani. Ha una dotazione di centinaia di mezzi, sia nautici che terrestri ed una forza lavoro superiore alle 2.000 unità ed ha rapporti con i Ministeri competenti (Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e Ministero dei Trasporti e della Navigazione), con Assoporti nonché con tutti i soggetti e le forze sociali coinvolte nelle attività portuali (AP, AM ed altre imprese portuali e sindacati dei lavoratori). Si propone di: tutelare gli interessi degli associati con particolare riguardo alla difesa e salvaguardia del mare e dell'ambiente, nonché alla sicurezza ecologica nei porti; assumere la rappresentanza degli associati presso e nei confronti di privati, della Pubblica Amministrazione, del Governo e della Comunità Europea; promuovere presso le autorità pubbliche il riconoscimento del fondamentale ruolo svolto dagli associati; elevare la professionalità e la qualità dei servizi offerti dagli associati favorendo scambi di esperienze, studi e ricerche. organizzando convegni, seminari, corsi di formazione e specializzazione, nonché curando l'edizione di libri e periodici; promuovere e favorire la solidarietà tra gli associati per un miglior svolgimento delle loro attività, anche mediante accordi di collaborazione tecnico-economica diretta o indiretta.

ANTEP - ASSOCIAZIONE NAZIONALE TERMINALISTI PORTUALI. Rappresenta le imprese che esercitano l'attività di terminalisti (e anche spedizionieri). Su Napoli non risultano associati.

COLLEGIO NAZIONALE CAPITANIL.C.&M. Il Collegio Nazionale Capitani di Lungo Corso e Macchina è un'associazione professionale indipendente senza fini di lucro. Il Collegio ha per scopo: l'assistenza morale e l'elevazione culturale dei soci; la tutela del prestigio professionale dei soci in ogni campo; la programmazione e gestione dei corsi professionali di qualificazione, perfezionamento, specializzazione ed aggiornamento del settore mare; la difesa dell'ambiente marino.

ASSOCARBONI - ASSOCIAZIONE GENERALE DEGLI OPERATORI CARBONI. Fondata nel 1897, raggruppa 80 imprese che operano nel settore dei combustibili solidi: produttori di energia elettrica, importatori, rappresentanti di società estere, commercianti, utilizzatori, cementifici, acciaierie, spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, *surveyors*, società di ingegneria, costruttori di impianti per la movimentazione e l'utilizzo del carbone. Ha come obiettivo primario quello di agevolare, promuovere e disciplinare il consumo dei combustibili solidi in Italia nonché di diffondere un'adeguata comunicazione sulle caratteristiche del carbone e del suo utilizzo. A tal scopo l'Associazione: fornisce consulenza alle aziende associate e ne rappresenta gli interessi con le Istituzioni e le pubbliche amministrazioni; dialoga con le istituzioni nazionali ed internazionali, i partiti politici e gli organismi economici; promuove studi di settore in concerto con centri di ricerca ed università organizza convegni destinati ad un pubblico di tecnici e non, finalizzati a fornire una corretta visione della situazione energetica italiana (dalle potenzialità del combustibile carbone, al suo impatto ambientale e dalla diffusione delle "clean coal technologies" agli studi sull'utilizzo dell'idrogeno nella produzione di energia elettrica.

UCINA - UNIONE NAZIONALE CANTIERI E INDUSTRIE NAUTICHE E AFFINI Rappresenta 350 tra imprese e organizzazioni d'impresa operanti nella produzione di unità da diporto, nel loro commercio e nei servizi a queste collegati. Fa parte di Confindustria, Federturismo, Federare, Assonautica.

FEDARLINEA - ASSOCIAZIONE ITALIANA DELL'ARMAMENTO DI LINEA. Rappresenta le 5 Società del Gruppo Tirrenia (Tirrenia, Caremar, Saremar, Siremar, Toremar) nelle trattative sindacali e nella stipulazione degli accordi collettivi di lavoro e svolge attività di consulenza alle aziende nelle materie di carattere tecnico-economico e nella gestione dei rapporti di lavoro. Partecipa, inoltre, allo sviluppo delle *Autostrade del Mare* tramite l'adesione all'ufficio di promozione per il trasporto marittimo a corto raggio.

FEDERPESCA - FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI PESCA. Costituita nel 1968 e da allora aderente a CONFINDUSTRIA, è l'unica organizzazione che associa, rappresenta e tutela gli armatori della pesca italiana e le imprese della filiera ittica presso la Pubblica Amministrazione, il Parlamento e l'UE. Ad essa aderiscono 2.874 imprese armatoriali di pesca marittima, 11 retifici e 32 imprese industriali della conservazione del pescato; per i quali è anche parte contraente del contratto collettivo nazionale di lavoro. Rappresenta gli associati presso il CENSIS e l'Ipsema nonché, a livello europeo, in EUROPECHE, l'Associazione delle Organizzazioni Nazionali delle Imprese di Pesca dei Paesi UE.

ASSTRA - ASSOCIAZIONE TRASPORTI. Associazione delle società ed enti del trasporto pubblico locale di proprietà degli enti locali, delle regioni e di imprese private, cui aderiscono la totalità delle aziende esercenti il trasporto urbano, oltre il 70% delle aziende esercenti il trasporto extraurbano, tutte le ferrovie locali (non appartenenti alla società Ferrovie dello Stato), nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale. Tra i compiti istituzionali vi è di rappresentare le esigenze e gli interessi degli operatori pubblici e privati, nonché svolgere a livello internazionale, nazionale, regionale e locale azioni di sostegno a favore della mobilità collettiva. I servizi gestiti dalle aziende associate ad ASSTRA (210 società ed Aziende) comprendono, oltre ai servizi urbani ed extraurbani con autobus, filobus, tram, metropolitane, ferrovie, imbarcazioni, funivie, anche servizi di trasporto turistico, scolastico, parcheggi, rimozione autoveicoli, ecc. In qualità di associazione sindacale stipula il contratto collettivo nazionale di lavoro per la categoria degli autoferrotranviari. Le aziende associate ad ASSTRA, che occupano circa 100.000 addetti, servono oltre 5.000 comuni italiani con oltre 5,5 miliardi di € di giro d'affari.

FISI - FEDERAZIONE ITALIANA SPEDIZIONIERI INDUSTRIALI. Rappresenta le imprese specializzate nella spedizione nazionale delle materie prime, dei semilavorati dell'industria e dei prodotti dell'agricoltura; nonché gli spedizionieri-vettori nazionali che organizzano i traffici per grosse committenze industriali.

FIAP - FEDERAZIONE ITALIANA AUTOTRASPORTATORI PROFESSIONALI. Costituita nel 1984, aderisce alla CONFAPI, la Confederazione delle Piccole e Medie Industrie. Possono aderirvi: le associazioni territoriali autonome che raccolgono imprese di autotrasporto, le organizzazioni di categoria a carattere interregionale, regionale, provinciale e comunale, purché rappresentanti autotrasportatori diretti di cose per conto di terzi. Si propone di: tutelare la categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, con particolare attenzione per le aziende piccole e medie e per quelle artigiane; studiare e risolvere problemi tecnici, economici e sindacali relativi alla categoria stessa, stipulando, ove del caso, contratti collettivi di lavoro; promuovere ed attuare ogni iniziativa tendente a valorizzare e potenziare la funzione e l'attività degli autotrasportatori di cose per conto di terzi; promuovere la costituzione di forme associate (ad es. consorzi, cooperative, gruppi di lavoro); provvedere alla nomina o alla designazione di rappresentanti della categoria in tutti gli enti o organismi in cui tale rappresentanza sia prevista da leggi o da regolamenti o sia richiesta od ammessa; esercitare tutte quelle funzioni che siano ad essa

ASSOCARRI – ASSOCIAZIONE TITOLARI CARRI FERROVIARI. Rappresenta le imprese titolari di carri ferroviari privati immatricolati nel parco FFSS.

SUNFER - ASSOCIAZIONE UTENTI NOLEGGIATORI TITOLARI CARRI FERROVIARI PRIVATI FS. Rappresenta utenti, noleggiatori e titolari di carri ferroviari privati immatricolati nel parco FS per i trasporti di prodotti petroliferi e di gas.

AIDIM – ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO. L’AIDIM persegue nell’ambito del territorio nazionale gli scopi (unificazione del diritto marittimo e commerciale nonché degli usi e delle pratiche marittime) del CMI (Comité Maritime International), di cui costituisce la sezione Italiana, partecipando ai lavori di unificazione del diritto marittimo ed agli studi e ricerche su problemi marittimi; non ha scopo di lucro. L’AIDIM si adopera al fine di raccogliere le opinioni ed accertare le esigenze degli operatori economici marittimi italiani, assumendo orientamenti tali da temperare nel modo migliore interessi eventualmente in conflitto tra loro. L’AIDIM può di propria iniziativa affrontare lo studio ed effettuare ricerche su problemi di diritto marittimo nell’ambito nazionale, organizzando congressi e seminari; può, altresì, partecipare a studi e ricerche da altri promossi nell’ambito nazionale ed internazionale

FEDERAZIONE DEL MARE - FEDERAZIONE DEL SISTEMA MARITTIMO ITALIANO. Fondata nel 1994, riunisce oggi gran parte delle organizzazioni del settore allorché le industrie del mare hanno voluto dotarsi di una rappresentanza unitaria per sottolineare la loro rilevanza e il loro apporto allo sviluppo e alla competitività dell’economia italiana ed europea. La Federazione è la sede di elaborazione di proposte e di confronto di idee per la politica marittima onde agevolare la necessaria opera di sintesi da parte del governo e del Parlamento. Vuole anche rispondere alla nuova politica marittima elaborata dall’UE, concretatasi con l’istituzione del Forum delle Industrie Marittime. Riunisce attualmente associazioni di categoria cui fanno capo 100.000 addetti, senza considerare l’indotto. Si propone anche la creazione di un organo consultivo permanente - la Consulta del Mare - in cui siano rappresentate competenze, professionalità ed interessi rilevanti per la marineria che non si esprimono in attività d’impresa, quali università, associazioni di economia e diritto marittimo, di tecnica navale, della marina da diporto, Istituto Italiano di Navigazione. Organizzazioni federate sono: AIDIM, ANCIP, ASSOporti, ASSORIMORCHIATORI, CONFITARMA, FEDARLINEA, FEDERAGENTI, FEDEPILOTI, FEDERPESCA, IPSEMA, RINA, TMCR, UCINA.

UNIONTRASPORTI - AGENZIA PER I TRASPORTI DELLE CAMERE DI COMMERCIO ITALIANE. Società promossa da Unioncamere e dalle Camere di commercio locali nel 1990 per sostenere lo sviluppo del sistema dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture. È un organismo tecnico, di supporto all’elaborazione delle linee di politica dei trasporti a livello nazionale e locale ed alla promozione degli interessi collettivi. Esso fornisce servizi qualificati mirati al potenziamento dei sistemi di infrastrutture locali, alla crescita degli operatori e supporta i progetti di fattibilità e di finanza di progetto. Le principali aree di interesse sono: domanda ed offerta di trasporto a livello nazionale e locale; pianificazione e fattibilità tecnica e finanziaria per l’elaborazione di piani territoriali di trasporto e di infrastrutture di trasporto e logistica; nuove tecnologie per la logistica e l’intermodalità; problematiche del trasporto intermodale; logistica dei trasporti nei distretti industriali e nelle filiere agroalimentari; distribuzione e raccolta delle merci in ambito urbano; ruolo dei trasporti nello sviluppo turistico territoriale; fattibilità economica e monitoraggio dei traffici di cabotaggio marittimo; analisi e monitoraggio tecnico ed economico sul sistema infrastrutturale; qualità dei servizi dei trasporti in relazione a modelli di *benchmarking*; assistenza nel *project financing*; analisi e monitoraggio degli strumenti di programmazione europea, nazionale, regionale e locale e della legislazione europea, nazionale e regionale.

ACCSEA - ASSOCIAZIONE CAMPANA CORRIERI, SPEDIZIONIERI ED AUTOTRASPORTATORI



ANCANAP – ASSOCIAZIONE NAZIONALE CANTIERI PRIVATI ITALIANI

IFA - IMPRESE DI FUMIGAZIONI ASSOCIATE.

COMITATO NAZIONALE DI COORDINAMENTO DEGLI UTENTI E DEGLI OPERATORI PORTUALI. Rappresenta: Confindustria, Confetra, Confitarma, Federagenti, Intersind, Assodocks, Assotop, Fedarlinea, Ausitra.

CLUB DELLO SHIPPING E DELLA CULTURA MERCANTILE. È stato designato dal Ministero del Commercio con l’Estero quale sede del primo “Trade Point Italiano”.

SINTESI DEL RAPPORTO



1. Introduzione

Il presente Rapporto ha mirato ad approfondire la conoscenza del comparto “Economia del Mare” nella regione Campania onde analizzare i fabbisogni di innovazione e formazione dei relativi settori produttivi alla luce delle loro prevista evoluzione nonché delle relative prospettive occupazionali. Onde individuare i corsi IFTS più consoni alle esigenze delle aziende rientranti nel suddetto ampio aggregato e le sottostanti ragioni, il Rapporto attinge a quattro fonti conoscitive:

- analisi documentale
- indagine sul campo tramite valutazione qualitativa dei riscontri dei questionari
- testimoni privilegiati
- analisi *Quality Function Deployment*.

In coerenza con precedenti analisi ed indagini empiriche, partendo dall’inquadramento del concetto di Economia del Mare e delle relative filiere trasversali o longitudinali, la suddetta analisi è partita dall’esame delle potenzialità di sviluppo prospettico del Comparto nonché della valenza strategica che esso detiene per l’andamento dell’intera economia regionale. Allo scopo, attraverso le citate fonti conoscitive, sono stati specificamente richiamate alcune dinamiche che caratterizzano e caratterizzeranno sempre più l’evoluzione dell’Economia del Mare nella sua interezza, pur con doverosi distinguo ed eccezioni per i singoli settori che rientrano in questo vasto aggregato.

In particolare, attraverso un’implicita analisi SWOT, si è posto l’accento sui seguenti aspetti.

- ❖ Il notevole impatto socioeconomico del comparto dell’Economia del Mare sull’andamento economico ed occupazionale regionale, con precipuo riguardo all’incidenza sulla principale città marittima regionale.
- ❖ Il costante processo di riduzione dei costi di trasferimento delle merci grazie ai progressi tecnici, tecnologici ma anzitutto logistici; vale a dire nell’organizzazione delle modalità trasportistiche e nel costante ricorso alla multimodalità.
- ❖ Il costante aumento del livello di globalizzazione dei mercati, avallato e favorito dalla suddetta riduzione dei costi di trasporto, che aumenta l’interscambio commerciale col resto del mondo e

lascia prevedere ulteriori incrementi nei volumi di traffico in adesione alle logiche di divisione internazionale del lavoro.

- ❖ La crescente spinta verso l'innovazione che, come detto, non è solo tecnologica e di processo ma anche e soprattutto organizzativa e gestionale.
- ❖ Le sempre più pressanti ed inderogabili esigenze di sviluppo di modalità di trasporto e comunicazione globale ecocompatibili e sostenibili.
- ❖ La difficoltà di garantire la sicurezza ai traffici nazionali ed internazionali sia a livello di presidio delle coste, della navigazione e del retroterra.
- ❖ La necessità di disporre di figure professionali sempre più professionalizzate, in ottemperanza alla riduzione dei lavori manuale a favore di quelli intellettuali, che richiede una continua attenzione all'evoluzione ed alla formazione delle risorse umane.
- ❖ Conseguenza di quanto sopra, il cambiamento di peso, importanza, ruolo e significato di varie professioni; con la scomparsa o il ridimensionamento di alcune di esse e la comparsa di nuove figure e compiti caratterizzati dal non essere solo *high personal-intensive* ma anzitutto *high personality-intensive*.

2. Analisi delle fonti documentali

In conformità a quanto programmato in sede di redazione del Rapporto, per definire i settori connessi od inclusi all'Economia del Mare sono state definite quelle attività che ruotano o sono incentrate, direttamente od indirettamente, sui punti terminali costituiti dalle strutture marittimo-portuali. Si tratta di un aggregato molto ampio e di difficile delimitazione giacché tra esse rientrano: Attività marittime slegate dalla presenza del baricentro costituito dalla struttura portuale, Attività influenzate solo marginalmente o nominalmente dalla presenza del porto, Attività non legate al porto, ma positivamente influenzate dalla sua presenza in termini di indotto, Attività parzialmente legate al porto, Attività strettamente legate al porto.

Per ognuna di essa ci è cercato di pervenire ad un quadro occupazionale attuale e prospettico basandosi sulle risultanze degli enti ufficiali di rilevazione e di indagini pregresse. Ne è emerso una situazione che vede sia la richiesta di nuovi occupati in termini assoluti, sia la richiesta di nuove professionalità sempre più specializzate e con livelli di competenze crescenti. Un'esigenza alla quale deve necessariamente accompagnarsi un aumento dell'offerta formativa e dei contenuti proposti in termini di conoscenze e specializzazione.

Queste enunciazioni di carattere generale trovano la loro declinazione operativa in tutta una serie di possibili interventi che, a partire dalla scala nazionale, possono giungere ad investire anche aree territoriali o produttive di ridotte dimensioni. In vari paragrafi si è avuto modo di esporre le possibili azioni da attivare all'interno dei principali comparti produttivi dell'Economia del Mare segnalandone alcune prioritarie per quanto attiene al sistema dei porti, l'armamento, i servizi ausiliari ai trasporti marittimi, i cantieri, la nautica da diporto, i servizi logistici e la pesca.

Ad uno specifico scenario per ogni tipologia settoriale trasversale si aggiungono poi le tematiche comuni al comparto dell'Economia del Mare. Si tratta di azioni indispensabili allorché si intenda mantenere la competitività del comparto nella sua interezza e con esso anche le prospettive occupazionali di un aggregato che, alla prova dei fatti, si rivela tra i più dinamici e prospettici

- per le *attività di supporto* alla filiera trasportistica e logistica (spedizionieri, raccomandatori, corrieri, consolidatori...): ingegnerie ed economisti addetti alla progettazione dei sistemi logistico-trasportistici
- per i *trasporti marittimi*: meccanico navale, ufficiale di macchina, ufficiale di navigazione, ufficiale elettronico, inventory officer, bar manager, food & berverage, manager, provision master, desk top publisher, commissario di bordo.
- per la *pesca*: meccanico navale, motorista abilitato, padrone marittimo, marinaio autorizzato, nostromo, retiere.

In realtà l'analisi dei fabbisogni dell'Economia del Mare relativa al personale navigante, cantieri navali, porti, pesca e turismo risulta molto frammentata; tuttavia, considerando quegli elementi che sono unanimemente considerati come irrinunciabili ed analizzando in dettaglio le figure professionali richieste ed i relativi settori è evidente che il Comparto nella sua interezza necessita maggiormente di profili professionali tecnici collegati ad una precisa formazione scientifica; sia che si parli di livelli d'istruzione universitari (ingegneri, project manager...) che di diplomi tecnici (periti, tecnici...). Solitamente, per l'atipicità del settore sono richiesti specifici titoli, abilitazioni e qualifiche marittime che sono connotate da percorsi formativi individuati dal Ministero dei Trasporti.

Alla luce di quanto sopra, i fabbisogni di competenze risultano i seguenti.

Una prima indicazione di ordine generale che emerge concerne l'esigenza di figure professionali in possesso di una visione d'insieme del sistema dell'Economia del Mare, sia in un'ottica multimodale o intermodale sia in una più complessa di *supply chain*. Una seconda indicazione riguarda le conoscenze linguistiche, vale a dire possibilità di apprendere almeno una seconda lingua straniera con particolare riferimento a quelle utilizzate dai grandi operatori dell'Est-Asia.

Ancora, emerge una certa presa di coscienza, forse più formale che sostanziale, sulla necessità di dotarsi di strumenti atti a favorire il perseguimento delle procedure per l'ottenimento della *certificazione della qualità* dei servizi/prodotti offerti come dell'intera attività aziendale. Le figure professionali che si interessano di qualità stanno trovando molti spazi occupazionali e giacché si interessano di una tematica che è riconosciuta come *conditio sine qua non* dell'operatività sui mercati esteri.

La maggioranza delle aziende, inoltre, indipendentemente dalla tipologia e dal singolo settore di operatività, ricerca figure, non necessariamente con una *education* di livello universitario o post universitario, che sappiano o che siano in grado di apprendere temi ritenuti fondanti per il buon esito del governo dell'azienda. Tra essi l'*analisi delle strutture aziendali in base ai processi produttivi ed ai relativi costi* la capacità di *prevedere l'andamento dei costi simulando lo svolgimento dei processi di trasporto*, la capacità di *creare e gestire gruppi di lavoro* nonché l'*utilizzo delle innovazioni tecnologiche nel settore della logistica*, con particolare riferimento alle piattaforme info-telematiche ed ai relativi *software* specializzati.

Data l'atavica ritrosia delle aziende locali ad assumere persone ampiamente formate e di un'età mediana, è presumibile che i giovani in possesso o in grado di acquisire tali competenze siano anche quelli destinati a svolgere i futuri ruoli dirigenziali all'interno della stessa azienda. Questi ultimi verranno poi chiamati a mostrare di saper *gestire dell'impresa nell'ottica della filiera intermodale*; dunque di conoscere le interrelazioni di filiera laterali, verticali od orizzontali tra le varie categorie di operatori pubblici e soggetti privati.

Approfondimento ulteriore di quanto sopra, per le aziende logistiche di una certa dimensione che ambiscono a porsi quali *combined transport operator* o *multimodal transport operator* oppure a *third party logistic* o *fourth party logistic* in un'ottica di *supply chain management*, emerge una

distinta presenza di figure in grado di saper *gestire ed organizzare le infrastrutture logistiche* di cui si servono o che offrono ai clienti. In questo si sottende sia la capacità di *leggere l'Economia del Territorio*, sia domestico che estero, sia di saper *comunicare e promuovere i propri prodotti e servizi* sul mercato.

Da questo punto di vista è cruciale saper *organizzare le attività di un'unità organizzativa*, tecnica quanto commerciale, se non dell'intera azienda evitando eventuali ricorsi a costose esternalizzazioni o consulenti esterni (verso i quali i proprietari aziendali hanno una certa avversione); così come essere a conoscenza e sapere utilizzare alcune delle *tecniche di marketing strategico ed operativo*. È, altresì, importante disporre di un'elevata *capacità relazionale* da estrinsecare tanto nei riguardi dei dipendenti che verso l'esterno; in particolare nei rapporti con la Pubblica Amministrazione per lo svolgimento degli iter burocratici e con aziende concorrenti, clienti, fornitori o partner per la creazioni di *joint*, consorzi e associazioni temporanee di imprese per scopi commerciali o di "pressione".

In relazione al peso dei settori singolarmente considerati emergono, poi, specifici fabbisogni di competenze che è possibile far risalire ad esigenze particolari e settoriali, se non proprio aziendali, a comunque non generalizzabili. Vanno in questa direzione le specificità richieste dal settore della pesca, persone con capacità manageriali in generali in grado di far sviluppare le aziende ed i consorzi, come dal cantieristico (adozione dell'automazione industriale o di innovazioni di processo e di prodotto) o degli spedizionieri (conoscenza delle normative europee).

3. Analisi sul campo

L'indagine ha riguardato 25 aziende selezionate su base campionaria, con una preferenza per i partner del Polo Formare ed in adesione ad una ripartizione settoriale concordata con il Polo Arcobaleno (altro Attore della Rete), col quale si è condivisa anche la strutturazione del questionario. Operativamente, tuttavia, sono stati reputati utili allo scopo 21 questionari.

Il campione analizzato si caratterizza per una marcata accentuazione sulle aziende dedite ad attività manifatturiere (costruttori e riparatori di navi ed imbarcazioni da diporto) localizzate per l'85% dei casi nella provincia di Napoli. Tali imprese, seppure in maggioranza di dimensioni ridotte (il 45% ha meno di 10 addetti), operano fondamentalmente su scala internazionale (57%) ed avvertono solo marginalmente degli effetti dell'attuale crisi economica (19%).

Ne è una conferma la disponibilità degli intervistati ad assumere giovani (l'83% ha le idee ben chiare al riguardo e propende per un'età compresa tra i 20 e 32 anni) nel breve termine (67%) per far fronte anzitutto a previsti incrementi della domanda (36%) ed ai conseguenti processi di espansione dell'impresa con l'ingresso in nuovi mercati (53%). Al riguardo non prevedono particolari problemi nel reperimento delle figure professionali di cui necessitano (62%) eventualmente legata alla difficoltà di trovare candidati con le competenze richieste e senza pretese retributive o di carriera eccessive. Per tale motivo la ricerca è limitata sostanzialmente all'ambito regionale. Nel caso gli intervistati non avrebbero problemi ad allungare i tempi della ricerca o a puntare sull'*upgrading* di qualche dipendente.

Nello specifico degli aspetti relativi alla formazione del personale, alcuni intervistati (19%) riconoscono che delle figure professionali sono in via di esaurimento; essi, peraltro, sono molto attenti (81%) a monitorare i propri fabbisogni formativi e di competenze con periodiche riunioni e colloqui con i dipendenti e si adoperano alquanto per fronteggiare eventuali gap di conoscenze ricorrendo, tuttavia, prevalente ad una formazione saltuaria di tipo interno. Modalità che, nonostante

i suoi limiti, rimane la preferita dalla maggioranza degli intervistati (34%) anzitutto perché è solitamente di tipo tecnico-specialistico (65%).

Le imprese del campione, peraltro, dispongono di una forza lavoro alquanto giovane (il 35% ha un'età compresa tra i 35 e 40 anni per l'87% di sesso maschile) che vanta un buon numero di laureati (19%) e diplomati (42%); dunque ancora modellabile allo scopo. Non a caso essa è interessata da un turnover alquanto basso (85%); segno di fiducia nelle prospettive aziendali.

Ciò non esclude il ricorso a pratiche di esternalizzazione di alcune aree funzionali (mediamente due); in particolare di *amministrazione e finanza* e di *sicurezza, ambiente e qualità* che, non a caso, sono quelle dove si concentrano le possibili nuove assunzioni e dove si manifesta il maggior bisogno di riqualificazione delle professionalità. In realtà quest'ultimo fabbisogno è ben avvertito anche nell'area *operativa*, il *core business* delle aziende, ma alla prova dei fatti queste ultime non sembrano dedicare molti sforzi in questa direzione giacché, ad es., anche il diffuso ricorso a software specialistici (89%) è focalizzato principalmente su attività "ausiliarie" quali la contabilità.

Ad ogni modo, data la buona discreta conoscenza delle figure IFTS (52%), in specie nei propri settori di riferimento ed il discreto affidamento che in esse si ripone (36%), il 70% degli intervistati si dichiara disponibile ad assumere figure professionali provenienti da un percorso IFTS che, coerentemente con quanto sopra affermato, andrebbe migliorata puntando sulle esperienze *on the job* dei corsisti e rivolta anzitutto agli operatori "tecnici" dell'azienda (44%), nonché a partecipare attivamente alla loro realizzazione (57%). L'elevato, forse eccessivo pragmatismo delle aziende del comparto si rivela anche dal fatto che esse gradirebbero corsi formativi tecnico-specialistici legati anzitutto al prodotto/servizio offerto (30%); come quelli che effettuano autonomamente.

Nello specifico delle competenze, la *conoscenza del mercato e/o settore* e quelle *commerciali e di marketing* sono le maggiormente presenti in azienda, mentre le *tecnico-professionali*, quelle relative alla *pianificazione* ed al *saper lavorare in team* sono quelle che si intende migliorare in primis. In generale, emerge un costante orientamento alla ricerca di competenze di origine gestionale idonee a supportare i processi di ottimale posizionamento sul mercato e di aumento del gradimento del proprio output. Da quest'ultimo versante, per le sole aziende manifatturiere, conta molto l'adozione di metodologie di incremento dei livelli qualitativi, di automazione industriale e di adozione di nuove tecnologie per il miglioramento delle performance aziendali.

Circa le competenze innovative, quelle concernenti la *sicurezza e l'impatto ambientale* sono di gran lunga le più richiamate, seguite dalle *organizzative*. Le future leve strategiche aziendali, infatti, a loro modo di vedere si baseranno sempre più sull'*ampiezza della gamma dei prodotti/servizi* offerti e sulla *ricerca di nuovi mercati* ma anche sull'introduzione di *sistemi di gestione della qualità*, che necessitano, appunto, di superiori livelli organizzativi. Anche il livello tecnologico degli impianti ed attrezzature e la collaborazione con altre aziende appaiono come variabili cruciali, ma specifiche delle aziende del settore secondario e non di tipo trasversale.

Con precipuo riferimento agli scopi della presente indagine, dunque, si evince che le imprese sono interessate agli IFTS a patto che rispondano pedissequamente alle loro esigenze pratiche, operative, rivolte agli aspetti "tecnici". Nello specifico le aziende intendono integrare le proprie competenze anzitutto nelle aree di *amministrazione e finanza* per ridurre il ricorso all'esternalizzazione e le *tecnico-professionali*, quelle relative alla *pianificazione* ed al *saper lavorare in team* per accrescere la competitività futura. *Sicurezza, ambiente e qualità* costituiscono il fulcro delle competenze innovative desiderate dalle aziende per mantenere un'elevata accettazione dei propri output di prodotto o servizi; ma più che altro rappresentano, come noto, una *conditio sine qua* non per essere accettati sui mercati internazionali.

4. I testimoni privilegiati

Ad ognuno dei sette soggetti intervistati sono state formulate alcune domande inerenti le competenze professionali e le figure professionali prospettiche, i *requirements* dei percorsi formativi, il comportamento delle aziende in materia di gestione delle risorse umane, il livello e l'evoluzione delle competenze e delle professionalità, la differenziazione dei comparti del settore in termini di sviluppo delle risorse umane, il ruolo che possono giocare le Istituzioni. L'indagine, svolta su una base esclusivamente qualitativa, ha mirato a individuare quei fattori e quelle tendenze latenti dalla cui interpretazione è possibile interpretare i futuri percorsi di evoluzione del settore e le relative linee di azioni da formulare ed implementare per superare le fasi di criticità ed aumentare la competitività del settore.

Le competenze ritenute rilevanti sono di tipo composito e multiforme in quanto più intervistati hanno segnalato la necessità di disporre accanto a competenze di base (quali quelle linguistiche, informatiche e giuridico-economiche), di quelle trasversali (quali quelle organizzative e relazionali) e di quelle specialistiche di conoscenza dell'Economia del Mare. In linea con questa evidenza è stata segnalata la necessità di competenze di base e gestionali (intese come competenze economiche, organizzative, tecnologiche). Va registrato che la richiesta di un set multiforme di competenze si accompagna in taluni casi alla richiesta di superare la limitata conoscenza tanto del proprio ambito geografico di riferimento quanto del proprio comparto operativo. Ciò alla luce della necessità di disporre di risorse umane sensibili o in grado di comprendere tanto le dinamiche mutevoli dei traffici sul piano globale quanto di comprendere le dinamiche dell'intera filiera delle operazioni logistiche. Ciò, in entrambi i casi, permette di aumentare la visibilità sulle possibili scelte strategiche ed operative permettendo di sfruttare al meglio le opportunità disponibili sull'intero scenario geografico e settoriale di riferimento.

I testimoni privilegiati hanno, quindi, evidenziato la necessità di figure professionali integrate con caratteristiche polivalenti e trasversali che, partendo da un buon livello di competenze di base, siano in possesso di competenze specialistiche relative al proprio comparto di attività ed abbiano, al contempo, capacità di arricchire un maggiore livello di competenze generali prevalentemente di tipo gestionale e radicate nella cultura logistica in una ottica di *supply chain management*.

Sulle azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo del descritto set di competenze i soggetti intervistati hanno fatto emergere una posizione fortemente convergente verso un percorso di formazione integrato tra formazione formale ed informale da un lato e formazione teorica e operativa. È emerso, in sostanza, la consapevolezza che per le figure professionali richieste, occorre una formazione organizzata di tipo formale (propria delle istituzioni formative) per sviluppare competenze di base e generali di buon livello e una formazione sul campo (mediante stage, tirocini, percorsi di scuola-lavoro, ecc.); una formazione sul campo presso le aziende sia per sviluppare le necessarie conoscenze operative specifiche del comparto sia per favorire la necessaria integrazione tra conoscenze teoriche e conoscenze applicate. A ciò si aggiunge che una tale formazione punta a favorire figure professionali capaci di saper interpretare l'intera filiera dei servizi logistici e dei trasporti in ottica *supply chain*.

In sostanza ciò che emerge dall'indagine presso i testimoni privilegiati è uno spaccato abbastanza chiaro della realtà del settore dell'Economia del Mare nella regione, ma anche dell'intero settore dei servizi di logistica e trasporti sul piano generale. Quest'ultimo costituisce tanto un settore ampio in termini di numerosità delle aziende e delle maestranze quanto un settore caratterizzato da una composizione eterogenea di aziende. Tali caratteristiche si riverberano in un

fabbisogno di competenze composite e multiforme e di figure professionali di elevata qualità e affidabilità tanto ai livelli di bassa che di più elevata qualificazione

5. Analisi QFD ed IFTS identificati

L'analisi ed interpretazione delle risposte dei questionari sottoposti alle imprese è stata condotta anche mediante aggregazione statistica delle informazioni contenute nei questionari stessi applicando una valutazione qualitativa delle risposte corroborata e confermata dall'applicazione della *Casa della Qualità* che è, appunto, la forma riconosciuta di *Quality Function Deployment*. Come ampiamente noto, la metodologia in questione rappresenta uno strumento utile all'analisi dei fabbisogni in grado di facilitare l'individuazione dei requisiti di innovazione per il processo e per il prodotto/servizio attraverso l'assegnazione di una scala di priorità.

Caratteristica peculiare del metodo QFD è ricavare previsioni basate sulla convergenza di opinioni sul futuro dei fenomeni considerati. Dai bisogni emersi che hanno raccolto maggiore consenso tra la riportata analisi qualitativa, i citati testimoni privilegiati e le conoscenze del gruppo di lavoro, è stato costruito il modello QFD incluso nel presente Rapporto.

Esso, dunque, è il frutto di un vero e proprio "confronto di gruppo", arricchito dai diversi punti di vista e dalle diverse competenze degli esperti consultati, nel rispetto della specificità di ciascun contributo. La QFD ha fornito un ordine di priorità dei fabbisogni di competenze al campione intervistato attraverso 2 case di qualità:

5) Fabbisogni di competenze da integrare sulle righe e risposte aziende sulle colonne

6) Fabbisogni di competenze innovative sulle righe e risposte aziende sulle colonne.

Mediante l'utilizzo di un apposito software si sono, quindi, identificate le risposte che hanno ottenuto il maggiore riscontro; di seguito riportate.

Ampiezza gamma prodotti/servizi
Introduzione /ampliamento SGQT
Ricerca/allargamento mercati sbocco
Livello tecnologico impianti/apparecchiature
Introduzione /ampliamento SGQ
Organizzazione aziendale
Livello automazione aree aziendali
Impiego nuove tecnologie
Scelta canali di approvvigionamento
Collaborazione con altre aziende

AREA	Ordine di priorità pesato
Marketing	1
Gestionale	2
Tecnologica	3
Organizzazione	4
Approvvigionamento	5

Evidenziati per aree di priorità, i fabbisogni delle competenze innovative mostrano che le competenze richieste sono generalmente riferite alle prevalenti aree della gestione aziendale, che vanno ovviamente interpretate in funzione delle specificità tanto settoriali che territoriali.

Raccordando le competenze individuate con gli standard minimi di competenze tecnico-professionali dei vari percorsi IFTS si sono identificati, in prima analisi, i più consoni alle esigenze aziendali. Ne consegue che i percorsi IFTS appaiono così ordinati:

1) Tecnico superiore della logistica integrata

2) Tecnico superiore dei trasporti e dell'intermodalità

Si è, quindi, proceduto alla cosiddetta "curvatura" di tali due figure professionali in funzione delle precipue finalità ed esigenze delle aziende dell'Economia del Mare regionale. Processo condotto attraverso l'integrazione degli standard minimi delle competenze incluse nei due profili professionali IFTS individuati.

I due citati percorsi appaiono, anzitutto, accomunati dall'esigenza di accrescere o migliorare alcune competenze:

- le *conoscenze linguistiche*,
- le conoscenze relative alle procedure per l'ottenimento della *certificazione della qualità* delle proprie procedure operative o dei servizi/prodotti offerti,
- le conoscenze sulle modalità di migliorare l'*organizzazione interna aziendale*,
- l'*analisi delle strutture aziendali in base ai processi produttivi ed ai relativi costi*.

Nello specifico, invece, per il primo IFTS si palesa l'esigenza di accrescere, integrare o migliorare:

- *gestire l'impresa nell'ottica della filiera logistica integrata*,
- *prevedere e computare i costi e la simulazione dei processi e dei servizi logistici*,
- *utilizzare le innovazioni tecnologiche nel settore della logistica*,
- *gestire ed organizzare le infrastrutture logistiche*.

In aggiunta, anzitutto per le imprese del terziario avanzato, appare sempre più pressante l'esigenza di *leggere l'economia del Territorio*. Un'altra capacità si lega alla vendita e promozione dei propri servizi/prodotti offerti; vale a dire al *comunicare e promuovere prodotti, servizi ed eventi*.

Per il secondo IFTS, invece, si palesa l'esigenza di:

- *utilizzare le innovazioni tecnologiche nel settore della logistica (in specie le ICT)*,
- *utilizzare le tecniche di marketing strategico ed operativo*,
- *sviluppare capacità relazionali ed interpersonali*
- *analizzare le attività in base ai processi produttivi interaziendali ed ai relativi costi*.

Si manifesta, inoltre, un'esigenza condivisa di sistemi di *gestione integrata della qualità aziendale tra le varie modalità di trasporto*. Conseguentemente e parallelamente si palesa la necessità di aumentare l'acquisizione di competenze relative alla *pianificazione e gestione di azioni di miglioramento globale* (sviluppo aziendale e di filiera integrata).

Inoltre, con riferimento alle sole attività manifatturiere del campione indagato (cantieristica e riparazioni navali), data la specificità del proprio output, spesso di natura tangibile, si manifesta l'esigenza, sempre in un'ottica di **logistica integrata** (primo IFTS), di accrescere, integrare o migliorare trasversalmente le seguenti competenze :

- *utilizzo del disegno industriale nella progettazione e dei relativi strumenti (CAD, CAM, CIM),*
- *l'adozione di metodi e tecniche di progettazione nell'industrializzazione e sviluppo del prodotto,*
- *utilizzare le logiche sottese al miglioramento continuo: razionalizzazione delle risorse in fase di produzione,*
- *gestire le strutture impiantistiche nella configurazione dei sistemi di processo e di prodotto*
- *adozione di nuove metodologie produttivi e sistemi di automazione industriale,*
- *analizzare i mercati e le politiche di sviluppo del prodotto.*

I PROFILI PROFESSIONALI IFTS PROPOSTI – POLO FORMARE

FIGURA NAZIONALE STANDARD IFTS	1. Tecnico Superiore della Logistica Integrata
PROFILO DI SPECIALIZZAZIONE PROFESSIONALE	Gestione del ciclo approvvigionamenti-trasformazione-distribuzione Previsione dei costi e simulazione dei processi e dei servizi Gestione e organizzazione delle infrastrutture logistiche Adozione innovazioni tecnologiche nel settore logistico
MACROSETTORE	Settore Terziario Avanzato
SETTORE	Trasporti Marittimi e Servizi logistici

FIGURA NAZIONALE STANDARD IFTS	2. Tecnico Superiore dei Trasporti e dell'Intermodalità
PROFILO DI SPECIALIZZAZIONE PROFESSIONALE	Organizzazione del ciclo trasportistico e dei processi interaziendali Tecniche di marketing strategico ed operativo Applicazioni infotelematiche Capacità relazionali ed interpersonali per il team-working
MACROSETTORE	Settore Terziario (Servizi) e Terziario Avanzato
SETTORE	Trasporti Marittimi

FIGURA NAZIONALE STANDARD IFTS	3. Tecnico Superiore della Logistica Integrata
PROFILO DI SPECIALIZZAZIONE PROFESSIONALE	Logiche gestionali per il miglioramento continuo in ottica SCM Analisi dei processi produttivi interaziendali per l'automazione industriale Disegno industriale nella progettazione (CAD, CAM, CIM) Analisi dei mercati e politiche di sviluppo del prodotto
MACROSETTORE	Settore manifatturiero
SETTORE	Cantieristica, manutenzione e riparazione imbarcazioni

